

« Les outils et démarches en vue de la réalisation d'agendas 21 locaux »



4

DOSSIER DOCUMENTAIRE

« AMENAGER POUR BIEN ÊTRE »



Première édition – avril 2003

Ce dossier documentaire a été rassemblé par **Nelly COSTE** (stagiaire), **Liliane DUPORT** et **Philippe SENNA** (Bureau de la ville, de l'aménagement, de la concertation, et de la société – Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale – Ministère de l'écologie et du développement durable), **Frédérique DEQUIEDT** (Entreprises, Territoires et Développement), **Ghislaine GARIN-FERRAZ** (Bureau d'étude Cité+) et grâce à la participation volontaire et involontaire des auteurs des textes choisis. Qu'ils en soient cordialement remerciés !

SOMMAIRE

PROSPECTIVE POUR UNE VILLE ACCESSIBLE

Par Jacques MARSAUD et Edith HEURGON. POUVOIRS LOCAUX, n°53 II/2002. Extrait pp49-54 _____ **p5**

PLANNING FOR DEVELOPMENT OF CITY-CENTERS, LOCAL CENTERS AND TOWNS

Par DET KONGELIGE MILJOVERDEPARTEMENT, Royal Ministry of the Environment. Report No.23 to the Sorting (2001-2002), Improving urban environment. Extrait pp42-55 _____ **p13**

MUTATIONS DES ESPACES TEMPS DES CITADINS

Par Francis GODARD. Les temps de la ville et les modes de vie, quelles perspectives d'action ?. Collection CERTU, débats n°34. Ministère de l'équipement, des transports et du logement, CERTU, la Préfecture de Rhône-Alpes et l'association régionale pour l'innovation urbaine et le développement local (INUDEL). Septembre 2001. Extrait pp186-205 _____ **p21**

LES ENJEUX DE LA MAITRISE DES TEMPS ET LA POLITIQUE DE LA DEMANDE

Rapport de Monsieur Edmond HERVE. Remis le 19 juin 2001 à Nicole PERY, secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle et Claude BARTOLONE, Ministère délégué à la ville. Extrait pp11-17 _____ **p29**

CONCEPTS ET FORMES POUR LE(S) FUTUR(S) DE L'HABITAT

Par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture), Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports. Le futur de l'habitat, appel à consultation de recherches, février 2002. Extrait _____ **p35**

DEFINIR ET METTRE EN ŒUVRE DES PROJETS DE GESTION URBAINE TERRITORIALE

Par Ville & Quartiers. GIE entre la Caisse des dépôts et consignations et Union nationale Hlm, 2000. Extrait ___ **p41**

ACCES AUX SERVICES ESSENTIELS : PROPOSITION POUR LA GARANTIE D'ACCES AUX SERVICES ESSENTIELS

Par le Comité français pour le sommet mondial du développement durable. Livre blanc des acteurs français du développement durable. Johannesburg 2002. Extrait pp 125-130 _____ **p45**

LA PROBLÉMATIQUE DES SERVICES DE PROXIMITÉ – ACTIVITÉS DE PROXIMITÉ, 43 EXPÉRIENCES TERRITORIALES

DATAR. Bilan d'une initiatives lancée par le groupe Actuel. Edition : La Documentation française, Paris. 1999. Extrait pp12-13 _____ **p51**

INEGALITES ECOLOGIQUES, INEGALITES SOCIALES

Par le Comité français pour le sommet mondial du développement durable. Livre blanc des acteurs français du développement durable. Johannesburg 2002. Extrait _____ **p55**

DÉVELOPPEMENT DURABLE ET VIE QUOTIDIENNE

Par l'association Consommation, logement et cadre de vie. 2000 _____ **p61**

LE DEVELOPPEMENT DURABLE ET LES POLITIQUES URBAINES ET D'HABITAT

Par l'Union nationale Hlm. Les Hlm et le développement durable. Rapport introductif du congrès de l'Union nationale Hlm du 21-24 juin 2001 à Toulouse. Extrait pp14-18 _____ **p67**

QUESTIONS DE RECHERCHE : COMPRENDRE LES USAGES POUR GUIDER LES DÉCISIONS

Par Vincent KAUFMANN. Extrait de *2001 plus...*, synthèse et recherches – Mobilités et vie quotidienne : synthèse et question de recherche. Centre de prospective et de veille scientifique. Ministère de l'équipement et des transports et logement. pp37-38 _____ **p73**

DE L'INCONVENIENT DE LA SEGREGATION POUR LA MOBILITE

Par Vincent KAUFMANN. Les Annales de la recherche urbaine « Ce qui demeure », n°92. Plan Urbanisme Construction Architecture, septembre 2002. extrait pp123-129 _____ **p77**

JEUNES ET MOBILITES URBAINES

Par Jean-Pierre AUGUSTIN. Bulletin de la Conférence Permanente sur l'Aménagement et l'Urbanisme, n°38, novembre 2001. Extrait pp7-10 _____ **p85**

LE VELO POUR CHANGER NOTRE RAPPORT A LA VILLE

Par Lucien ALESSIO. Mobilités et formes urbaines, les deuxièmes rencontres euroméditerranéennes de Volubis « Vivre, rêver et faire la ville » le 6-7 décembre 2001 à Avignon. Extrait pp13-18 _____ **p91**

L'IMPACT SUR LA SANTÉ HUMAINE DES PROBLÈMES DE L'ENVIRONNEMENT : UN ÉTAT DES LIEUX DU CHAMP DE LA SANTÉ-ENVIRONNEMENT

Etude réalisée par Sabah Chaib, Conseil-vers, extrait – 1998. Extrait _____ **p99**

UN SPORTIF PEUT EN CACHER UN AUTRE

Propos de Dieter HILLAIRET recueillis par Frédéric NANTOIS. D'Architectures, le magazine professionnel de la création architecturale. N°125- Novembre/Decembre 2002. Dossier « Les nouveaux territoires du sport ». Extrait pp24-25 _____ **p103**

UNE DEMANDE CROISSANTE DE NATURE DE LA PART DU PUBLIC

Les cahiers de l'AFIT. Ecotourisme : expériences françaises. Guide se savoir-faire, 2002. Extrait pp36-40 _____ **p109**

LE PHENOMENE NIMBY

Par Denise JODELET. Ouvrage collectif coordonné au CREDOC par Michel BOYER, Guy HERZLICH et Bruno MARESCA ; et Bernard GUIBERT ; Martine BERLAN-DARQUÉ du MATE. L'environnement, question sociale : 10 ans de recherches pour le ministère de l'Environnement. Editions : Odile Jacob, Paris. 2001. Extrait pp91-97 _____ **p113**

L'IGNORANCE HABITANTE

Par Yves CHALAS. TERRITOIRES, la revue de la démocratie locale, n°433, cahier 2 « Regards sur la ville », décembre 2002. Extrait pp39-40 _____ **p119**

DEFAIRE LES NŒUDS, RENOUER LES LIENS

Par Anne-Marie DUCROUX. Les nouveaux utopistes du développement durable. éditions Autrement, Paris. Collections Mutations n°216. 2002. Extrait pp130-135 _____ **p123**

PROSPECTIVE POUR UNE VILLE ACCESSIBLE

Par Jacques MARSAUD et Edith HEURGON

POUVOIRS LOCAUX, n°53 II/2002. Extrait pp49-54

PROSPECTIVE POUR UNE VILLE ACCESSIBLE

Par Jacques MARSAUD et Edith HEURGON¹

POUVOIRS LOCAUX, n°53 II/2002. Extrait pp49-54

Pour Jacques Marsaud et Edith Heurgon, il faut aujourd'hui envisager les relations entre villes et transports en termes de co-évolution. Plus encore pour donner sens aux politiques et projets sectoriels, il faut élaborer une vision partagée de la ville souhaitable - un modèle urbain en somme, capable de stimuler des dynamiques de progrès à forte portée identitaire.

Au cœur des choix des sociétés contemporaines, s'inscrivent les questions des mobilités et des accessibilités. Elles concernent l'ensemble des acteurs urbains, politiques, économiques, sociaux, qui veulent concilier, dans la perspective d'un développement durable, compétitivité internationale, qualité de la vie et cohésion sociale. Or, les transports sont encore souvent appréhendés dans leur seule dimension fonctionnelle organiser les déplacements des personnes ou des biens d'une origine à une destination, fixées a priori. Urbanisme et transports sont alors pensés sur un mode séquentiel plutôt que selon un principe d'intégration.

Des recherches historiques portant sur l'Ile-de-France montrent cependant que lier urbanisme et transport n'est pas une idée neuve. Dès 1917, Henri Sellier (élu socialiste de la banlieue) défend une conception des transports publics comme acteurs de l'aménagement, à condition, d'une part de disposer d'une autorité unique et de moyens financiers dégagés à partir des plus-values foncières, d'autre part de remplacer les conventions par un régime permanent en vue de doter le département (de la Seine) d'un « réseau conforme aux nécessités de son extension rationnelle et aux futurs besoins de la circulation ».

Au XXe siècle, la volonté d'une co-évolution de la ville et des transports s'est manifestée en Ile-de-France à deux reprises : la construction du métro au début du siècle, le schéma directeur de Paul Delouvrier avec les villes nouvelles et le RER dans les années 60. Dans ces deux cas, s'est affirmé un projet d'aménagement urbain par les transports et a prévalu une conception du transport comme activité de service public créatrice de richesses pour la collectivité. À l'inverse, deux périodes peuvent illustrer la dissociation du transport (considéré comme une activité commerciale parmi d'autres) et de l'urbanisme, avec des effets néfastes sur les équilibres économiques, écologiques et sociaux : dans les années trente, lorsqu'on a démantelé au profit de l'automobile le réseau de tramways (comportant alors jusqu'à 1000 km de lignes !) ; dans les années 80, où des politiques de laisser faire ont conduit, faute de transports publics adaptés, à une explosion du périurbain.

LES ENJEUX S'ACCENTUENT DANS LES MÉTROPOLIS

Aujourd'hui, dans les métropoles, les enjeux liés aux mobilités et aux accessibilités s'accroissent encore : ils concernent aussi bien les personnes que les territoires. Du point de vue des personnes, les enjeux portent sur les services et sur les processus de décision. S'agissant des premiers, ils se manifestent en termes de qualité de la vie et de maîtrise des incertitudes. En ce qui concerne les seconds, ils se formulent en exigences de dialogue et de prise en considération. Ces enjeux s'inscrivent dans le cadre d'un mouvement général de la société qui, dans les pays développés, se caractérisent par au moins quatre facteurs :

- L'individualisation des modes de vie, l'allongement de la durée de la vie et l'imbrication des âges qui font évoluer les relations du couple et de la famille.
- La transformation du travail dans l'économie des services qui est marquée par une intensification du travail et une diversification des temps travaillés.
- L'apparition de nouveaux usages du temps libre qui rivalisent avec le travail dans les enjeux de vie (bien que, pour ceux qui ne sont pas à même de l'enrichir, le temps libre puisse signifier errance et solitude).
- L'essor des nouvelles technologies de l'information qui, selon les usages qu'on en fait, constituent des facteurs d'individualisation ou de socialisation.

Avec ces évolutions qui, à côté des dimensions spatiales, mettent en évidence l'importance des nouveaux rythmes urbains, s'instaurent des normes différentes de comportement au sein d'une *culture de mobilité quasi-généralisée*

¹ Jacques Marsaud est Directeur général adjoint de la TATP et Edith Heurgon est responsable de la mission Prospective Pôle Développement et politique de la ville
Avril 2003

(dans les déplacements comme dans les carrières professionnelles). Chacun tente alors de se construire un projet personnel de vie qui concilie vie professionnelle, vie personnelle, vie familiale, vie sociale ...

En effet, la mobilité des personnes s'accroît et se diversifie. Les trajets entre domicile et travail ne représentent plus que 25 % des déplacements annuels pour la RATP, tandis qu'augmentent les motifs liés aux achats et loisirs. Mais surtout les systèmes d'activités deviennent plus complexes et conduisent à des chaînes de déplacement qui intègrent divers motifs. En outre, les mobilités se font moins régulières, plus occasionnelles, et sont liées à toutes sortes de manifestations ou d'événements. Si les phénomènes de pointe persistent et s'étalent, il y a de moins en moins d'heures creuses. Les attentes des personnes au regard des transports sont alors pour des services complets « porte-à-porte », en continu, à haut niveau de qualité et de sécurité, avec un fort caractère personnalisé, notamment en matière de services complémentaires, d'information et de tarification.

Pour certains, la mobilité devient un mode de vie, ce qui interroge la conception même du transport : il ne s'agit plus seulement de transporter des masses, il faut « servir la mobilité » des individus : à la fois la faciliter (simplifier, résoudre les problèmes d'accessibilité) et l'enrichir d'opportunités (aménités, nouveaux services) permettant que le temps de transport soit vécu comme un temps riche. La perspective est alors celle des *services à la mobilité* lesquels, pour faire face à des demandes tous azimuts, doivent jouer sur la complémentarité des modes collectifs et individuels. Mais pour d'autres personnes, la mobilité est une contrainte, à l'origine d'appréhension et de stress, et cela d'autant plus lorsqu'elles ne disposent pas de voiture particulière et que l'offre de transport public est inadaptée. Les écarts entre les populations risquent de s'accroître et les inégalités de se renforcer, l'immobilité devenant un facteur d'exclusion supplémentaire. L'enjeu est alors *l'accessibilité de tous* aux diverses activités (emploi, formation, culture, loisirs, services, commerces).

Les enjeux pour les territoires

Les métropoles deviennent des lieux stratégiques (il y aura bientôt plus de 1000 villes dépassant le million d'habitants et 50 les 10 millions) : s'y jouent à la fois la capacité d'initiative économique et la cohésion sociale des territoires, et jusqu'à l'équilibre écologique de la planète. La nouvelle géographie économique, fondée sur des réseaux de villes, traverse les frontières nationales. La croissance urbaine, facteur de création de richesses, est aussi porteuse de menaces écologiques, d'inégalités sociales et de ségrégations territoriales. Sous l'effet du chômage et des exclusions, les tissus urbains se déchirent, les insécurités s'amplifient, notamment dans certaines banlieues. De ce point de vue, s'affirment les enjeux de disposer d'espaces publics de qualité accessibles aux diverses populations en toute sécurité.

Pour concilier cohésion sociale et performance économique, mais aussi attirer les grands événements (expositions, foires, compétitions sportives), les territoires ont à cœur d'organiser l'accessibilité de tous (habitants, mais aussi salariés et touristes) aux activités urbaines, ce qui suppose des réseaux de transport hiérarchisés et des services de mobilité multimodaux. Dans cette perspective, les territoires se recomposent et élaborent des projets de ville avec pour enjeu un développement équilibré et durable, liant art de vivre local, dynamique sportive et culturelle, création d'entreprises à l'échelle des migrations européennes, capacité à attirer des compétences au plan international.

Des enjeux ambivalents qui appellent de nouvelles régulations publiques

Ces enjeux se manifestent au cœur d'un champ de tensions qui remet en cause les séparations (entre individuel et collectif, public et privé, local et global) et les partages classiques (entre sphères professionnelle et privée, rôles masculin et féminin, activités marchandes, domestiques, éducatives, culturelles). Face à ces dynamiques, il faut favoriser le développement économique et culturel, et donc stimuler les initiatives des acteurs. Mais il convient, parallèlement, de réduire les inégalités et d'éviter que de nouvelles paraissent. Il importe, enfin, au-delà des urgences, de prendre en compte la perspective du long terme et le devenir global de la planète. C'est dire que des régulations publiques sont nécessaires.

Toutefois, les réglementations générales et les négociations fondées sur la gestion des conflits sociaux perdent de leur efficacité, au regard de la complexité des questions et de leur caractère sociétal. À côté des dispositifs législatifs et réglementaires qu'il convient de faire évoluer, il importe de privilégier les pratiques contractuelles et d'inventer de nouvelles formes de dialogue, plus proches de citoyens, qui s'inscrivent dans la perspective d'une gouvernance urbaine associant aux élus l'ensemble des acteurs économiques et sociaux.

LES TRANSPORTS ET LES DÉFIS DE LA VILLE DE DEMAIN

La ville de demain doit relever au moins trois défis, auxquels sont directement associées les politiques de transports:

1. Être *performante au plan économique* pour attirer des activités et créer des emplois ; à cet égard, les transports publics, qui relient les différents pôles d'activité et les équipements, sont, dès lors que leur coût est maîtrisé, un élément majeur de leur compétitivité.

2. Être *agréable à vivre* pour répondre aux aspirations des citoyens en matière de qualité de l'environnement ; de ce point de vue, les transports publics sont une réponse pertinente dans la mesure où ils limitent la pollution, et permettent des économies d'énergie comme d'espace.

3. Offrir un *bon niveau d'intégration sociale* afin de réduire les inégalités et de limiter les risques d'exclusion ; les transports publics y contribuent en assurant à tous l'accessibilité aux activités urbaines.

Une alternative à l'opposition ville historique/ville émergente la ville accessible ...

Le modèle urbain capable de relever ces défis est celui d'une ville active, agréable à vivre et conviviale, accessible et plurielle. Il offre une alternative à l'opposition manichéenne entre la ville historique, non exempte d'une certaine nostalgie, et la «ville émergente», qui admet l'étalement urbain comme conséquence inéluctable des modes de vie contemporains. Ce modèle a pour enjeu majeur le suburbain et l'intégration au sein des agglomérations des banlieues denses, lieux de confrontations, d'échanges culturels, de métissage et de modernité. Dans ces villes en devenir, loin des zonages fonctionnels, des politiques intégrant dès la conception des équipements urbanisme et transport, pourraient favoriser des pratiques urbaines où la mixité des usages se conjuguerait à la fluidité des espaces et la densité urbaine à l'impératif écologique. Les transports publics constituent dans cette optique un atout majeur dans la mesure où leur maillage permet une irrigation *fine* des quartiers, une mise en réseau des centralités et un accès rapide au centre de la métropole.

La ville accessible se caractérise ainsi par un *bon niveau d'urbanité* (associant densité, diversité et solidarité) à des échelles suffisantes, correspondant à des bassins de vie ou à des aires urbaines :

- elle intègre la mobilité des personnes, des biens et des informations sous leurs diverses formes ;
- elle assure l'accessibilité de tous aux équipements et services ;
- elle présente des espaces publics de qualité, assurant un bon niveau de convivialité et de sécurité, adaptés à des flux et à des usages différenciés ;
- elle propose des équipements et services qui intègrent les conditions de leur accessibilité aux diverses périodes horaires ;
- elle organise des espaces de circulation qui favorisent une appropriation de la ville par les populations de tous âges et mettent en place un partage de la voirie privilégiant les « promeneurs ».

Une alternative à la ville des 24 heures

La ville accessible intègre dimensions spatiales et aspects temporels dans les politiques d'aménagement, d'urbanisme et de transport, afin de prendre en compte l'évolution des modes de vie tout en maîtrisant l'étalement urbain et temporel (que les nouveaux rythmes urbains peuvent laisser advenir). Les effets, la «ville ouverte 24 heures sur 24», parfois présentée comme une fatalité, est une réponse du marché qui est loin de correspondre à une demande de l'ensemble de la société. Pour prendre en compte les nouvelles demandes des citoyens, la ville accessible relèverait plutôt d'une conception où chacun, mais aussi où tout le monde, pourrait accéder aux équipements urbains dans des conditions satisfaisantes de délai, de qualité et de coût. L'adaptation des services aux modes de vie pose la question des relations entre l'offre et la demande.

Si, hier, la logique qui prévalait était celle de l'offre (dans la sphère publique), aujourd'hui la demande tend à devenir prédominante (sous la pression de la sphère privée). En fait, si l'on veut concilier les aspirations du plus grand nombre - citoyens, usagers des services, salariés des entreprises, résidents, touristes... , tout en évitant la «ville des 24 heures», il faut *construire à la fois l'offre et la demande* au plus près du terrain, selon des processus interactifs associant aux usagers les différents acteurs, capables d'envisager, au-delà des effets directs et des bénéfices à court terme, les conséquences structurelles de leurs décisions sur le long terme.

Pour concilier les aspirations des consommateurs et les contraintes des salariés, il importe de rénover le dialogue social dans les entreprises de service, puis de l'élargir aux divers acteurs de la cité, au travers d'un dialogue sociétal, dont les « bureaux du temps » qui s'installent depuis peu dans certains territoires, à l'instar des villes italiennes, constituent une modalité intéressante.

Vers une hiérarchisation spatiotemporelle de la ville accessible

Si la problématique d'aménagement de l'espace conduit plutôt à développer des infrastructures pour résoudre des problèmes de capacité, la transformation des rythmes urbains pose d'abord la question des équipements, ainsi que le problème d'une gestion plus continue de services. Ainsi, lieux de résidence, de travail, de loisirs, de consommation sont à organiser, non seulement sur la base de la proximité physique, mais sur un principe d'accessibilité aux biens et services urbains, en veillant à la compatibilité des usages et au respect des équilibres. Pour s'adapter à ces pratiques urbaines tout en assurant un développement harmonieux du territoire, les agglomérations doivent articuler diverses structures spatio-temporelles.

L'échelle des aires urbaines et le temps long des armatures urbaines

Il s'agit des infrastructures et des réseaux qui structurent un territoire polycentrique, programmés dans les Schémas directeurs et les Contrats de Plans. Ce premier niveau, tout en se prêtant à des usages pluriels, doit contenir les pressions de l'étalement et préserver les équilibres fondamentaux. En ce qui concerne les transports, il s'agit des réseaux en site propre permettant d'assurer les liaisons rapides entre les pôles régionaux et de permettre l'accès aux réseaux de transport nationaux et internationaux (en Ile-de-France, il s'agit, outre le RER et le Transilien, du métro et du grand Tram).

L'échelle des bassins de vie et le temps des équipements

Il s'agit des équipements prévus, à l'échelle des bassins de vie, dans les Plans locaux d'urbanisme et les Plans de déplacement urbain, dont l'implantation et la composition peuvent évoluer en fonction des contextes et des usages. Ce second niveau doit assurer un *maillage du territoire* pertinent au regard des espaces-temps considérés, et organiser des *centralités* tenant compte des *accessibilités*. Il comporte divers types d'équipements :

- des équipements multiservices réunissant diverses activités et services (publics ou privés) pour faciliter la vie quotidienne des personnes (" bouquets de services " du métro, « maisons de service public " des quartiers de la politique de la ville) ;
- des " équipements polyvalents ", combinant commerces et loisirs, activités marchandes et non marchandes, capables d'accueillir des publics variés, et de s'adapter à des usages différents;
- des " équipements événementiels " pour les manifestations attirant d'importants flux de touristes (comme le Stade de France).

En Ile-de-France, le projet *Mobilien* illustre ces nouveaux services à la mobilité capables, grâce à un efficace partage de la voirie et à une desserte de haut niveau, de structurer les bassins de vie par un réseau de lignes et de pôles, à la définition desquels les divers partenaires sont associés au travers de comités d'axes et de comités de pôles.

Les espaces-temps de la gestion urbaine (communes, quartiers) et des services

Il s'agit d'équipements et de services de proximité définis au travers de démarches de développement local qui associent l'ensemble des partenaires au plus près des populations afin de s'adapter rapidement à l'évolution des attentes. Il est possible de regrouper divers services qui s'adressent aux mêmes populations dans des lieux accessibles sur des durées allongées, comme les " centres multiservices ", avec un fonctionnement type "guichet unique".

Outre les réseaux de bus classiques, de nouveaux services de mobilité doivent compléter les chaînes de déplacement en offrant des solutions pour les courts trajets (sur lesquels la part de marché des transports publics est la plus faible) et les parcours terminaux (le choix modal s'effectue souvent au regard des 500 derniers mètres à parcourir). Pour satisfaire à des demandes moins denses (dans l'espace et dans le temps), il importe d'enrichir la

gamme des services - d'une part par des dessertes souples effectuées avec de petits véhicules (comme le microbus) : en Ile de France, le Columbus à Colombes, le P'tit Bus à Nanterre, mais aussi la desserte de zones d'activités (Le Bus du Port à Gennevilliers, la desserte des Magasins généraux à la Plaine St Denis) ; d'autre part par des nouveaux usages publics de véhicules individuels (voitures électriques en libre-service, co-voiturage, auto-partage..) : en Ile-de-France, à Montreuil...

Peuvent s'y adjoindre des innovations qui visent à renforcer l'accessibilité de tous aux services par des produits d'information ou d'orientation, mais aussi d'accès et de paiement (comme le passe *Navigo* pour les transports en Ile-de-France). Ainsi, intégrer dimensions temporelles et spatiales conduit à développer des " services complets ", associant aux produits, les prestations qui les accompagnent, pour en assurer la promotion dès l'amont, et en réaliser le paiement, le suivi, la maintenance en aval.

RENOUVELLEMENT DES MÉTHODES ET OUTILS DE L'URBANISME

Qu'il s'agisse d'aménagement ou de renouvellement urbains. Il faut substituer aux méthodes et outils de planification encore trop lourds et technocratiques :

- un "management stratégique" capable, par des démarches réflexives, adaptées à une société complexe et à un avenir incertain, d'intégrer les divers horizons, d'élaborer une multiplicité de projets permettant de construire une décision stratégique, dont la mise en oeuvre, moins linéaire, devient itérative, pragmatique et opportuniste, c'est-à-dire apte à faire face à des imprévus ;

- intégrant les savoirs et savoir-faire du *design* urbain pour concevoir des équipements à fort niveau de polyvalence, alliant accessibilité, commodité et esthétique, et permettant des usages différenciés selon les périodes horaires ;

- favorisant les dynamiques d'adaptation de ces espaces et de ces services, et donc de leurs règles d'usage, de leur maintenance, de leur renouvellement ;

- accordant un poids important aux processus de formulation de problèmes ainsi qu'aux débats publics permettant, sur la base d'un diagnostic partagé et à partir d'une mobilisation des expertises existantes, de confronter les points de vue de tous les acteurs pour construire des solutions préfigurant des futurs souhaitables ;

- débouchant sur un système de décision efficace, fondé sur une large décentralisation, proposant des réponses spécifiques à chaque situation, capable de s'adapter à des contextes incertains.

La gouvernance de la ville accessible

La perspective de la ville accessible concerne des agglomérations gérées sur la base d'intercommunalités favorisant les projets et les partenariats dans le cadre de démarches participatives associant les citoyens (de ce point de vue, les récentes lois Voynet et Chevènement, ainsi que celle, plus récente, sur la démocratie de proximité, offrent des ouvertures significatives). C'est donc vers des espaces de dialogue élargi à tous les acteurs concernés par la vie quotidienne du territoire qu'il convient de s'orienter. Ces espaces doivent permettre d'anticiper les problèmes et de partager les analyses, et, faisant appel aux expertises nécessaires, de construire collectivement les modalités d'une ville accessible, d'une ville plurielle, tant pour les populations qu'elle accueille que pour les usages qu'elle favorise, assurant une forte mixité culturelle, générationnelle, sociale, temporelle, mais aussi une mixité décisionnelle publique/privée.

Il s'agit en somme de la création d'un nouvel espace public qui accorde un temps suffisant à l'exercice de la démocratie, avec pour principal enjeu le renouvellement du politique au quotidien.

**PLANNING FOR DEVELOPMENT OF CITY-CENTERS,
LOCAL CENTRES AND TOWNS**

Par DET KONGELIGE MILJOVERDEPARTEMENT,
Royal Ministry of the Environment

Report No.23 to the Storting (2001-2002), *Improving urban environment*
Extrait pp42-55

PLANNING FOR DEVELOPMENT OF CITY-CENTERS, LOCAL CENTRES AND TOWNS

Par DET KONGELIGE MILJOVERDEPARTEMENT, Royal Ministry of the Environment

Report No.23 to the Storting (2001-2002), *Improving urban environment*
Extrait pp42-55

The development of environmentally friendly urban areas requires smooth interplay between the principal city-structure discussed in chapter 3 and the different sub-centres and areas within urban agglomerations. In a city developing within an environmentally friendly urban structure, the sub-centres and towns are efficiently connected to the main arteries of the public transportation system. It is of great importance that the towns in the vicinity are linked to a regional public transportation system. The different centres work as meeting points for a larger geographical area. The centres will have various complementary qualities while sharing many of the same challenges and principles for solving them.

City-centres

Thriving downtown areas are important hubs of activity in environmentally friendly city-structures, and they are also the most accessible zones by public transport. The core of the City, or innercity centre, often coincides with the city's historical point of origin, along the coast or a river. Comprised of buildings and streets, parks and city spaces from different periods of time, this area conveys the history of the city. The core of the city should supply goods and services for the City as a whole, as well as the city-region area. It is also an administrative and cultural centre and an important place for a wide range of social activities. Also, a city-centre will be a neighbourhood for people living downtown. The population living in and near the city-centre must also have opportunities to satisfy their daily needs for service and activity.

The key challenges in downtown areas include traffic-flow and accessibility, new development, rehabilitation and careful renewal within existing historical city-structures. In many cities, it is possible to revitalise downtown areas by transforming previous industry, harbour and other «grey» areas into new functions and denser utilisation.

Local sub-centres

Local sub-centres are important elements of an environmentally friendly city-structure. One reason is that they make different services and goods available locally, thus reducing the need to travel. Sub-centres are often the town-centre of one of the towns nearby a city - an older suburb or a centre associated with one of the many suburban, residential areas of the previous century. They are hubs of one of the city's local districts and primarily offer services for the inhabitants of the local area. But they are also supposed to cover various city functions regionally, in order to ease pressures on the main city centre. The challenge is to develop these areas with respect to their historical origins, and specific assets into flourishing centres for the local community. They must stand out as attractive alternatives to the city-centre, both for business development and settlement. Most of all, local sub-centres must be competitive with shopping malls which rely on private car transportation.

Towns

Towns have developed for various reasons and changing needs over time. Because they are numerous and located all over the country - in old cultural landscapes, along coastline and rivers, road junctions and railway stations, in open landscapes or forested areas - towns strongly affect our visual landscape. Towns represent an important part of the nation's image. Many towns today are characterised by random and fragmented development, which neither satisfactorily safeguards historical and cultural milieus, nor takes sufficiently into consideration aesthetics and practical needs. Local building traditions have given way to new buildings with no distinctive character. Public and private service functions may be arbitrarily localised, resulting in long distances and increased need to travel. In many places, the main street of the town also serves as the main road for through traffic, with negative environmental results. Conditions for non-motorised transport are often less attractive in towns than in central parts of cities.

It is an essential objective to develop towns into convenient and environmentally friendly places that maintain their unique identity and help strengthen the qualities of their surroundings. There is substantial potential for development within the building zone of most towns. This potential should be utilised to develop a more stringent border between built up areas of the town and the undeveloped countryside surrounding it, as well as a more

distinct centre with improved coherence, traffic management and areas for outdoor activities.

In most towns there is also a significant need to develop informal meeting places and more varied and centrally located dwellings, particularly for young people establishing new homes. A wider array of services and cultural activities are also in demand, but this demand may be met by the more diverse activities and facilities in nearby cities. Many municipalities are poorly equipped to face these challenges. A programme of «Environmentally friendly and attractive towns in the districts» is therefore launched, a programme described in greater detail later in this chapter.

5.1 Principles for designing and shaping urban spaces

Even though the situation and challenges of different types of city- and town-centres may seem to appear diverse, common principles exist to guide how these spaces should be developed. The main objective is to develop safe and beautiful places providing opportunities and a high environmental and living standard, while simultaneously protecting natural and cultural values. Cities and towns should also have a functional and attractive image to attract business development. To ensure the desired development, the Government wants the following principles to be used as a basis for planning at the local and regional level.

5.1.1 Diversity of goods, services and cultural activities

The fundamental idea behind the growth of cities and towns is the market place and its density and diversity of trade, services, educational institutions, administration and cultural activities. The diversity of city and town centres makes it attractive to utilise these places for new cultural activities, new business development and other activities. When cities and towns are growing, new projects should be utilised to improve the area and its character, and put this before the needs of the individual enterprise. All developers have a responsibility to contribute to a high-quality physical environment.

Places of high quality should contain the services people most need in their daily community lives. Varied trade, education, culture and sport facilities should therefore be available. A concentrated city-structure, based on high degrees of density and short distances between everyday activity nodes, will contribute significantly to the development of diverse and functional places. Where appropriate, several functions should share location. This will strengthen the role of the place as a social meeting point and result in more efficient land-use. The municipality should take an active role as a provider for such development opportunities through its land-use planning and localisation of new activities.

5.1.2 Identity through protection and utilisation of cultural milieus

The development of places into beautiful, diverse and environmentally friendly local communities should be counted on their specific characteristics and historical assets. Cultural milieus and elements of cultural heritage are fundamental for the identity and distinctiveness of cities and towns. Built-up environments and other traces of history may help us understand relationships in the development of city-structures, and how the different places developed over time.

In public spaces and local buildings and streets, cultural heritage often provides exciting inspiration for new buildings and other projects. Cultural heritage is an important source of knowledge and history of a place. It often provides a sense of roots and identity by displaying how earlier generations lived in their local communities. Local environments often provide the first knowledge and experience the younger generation receive about their physical surroundings and how society preserves this inheritance.

Cultural milieus should be actively utilised as an asset for new growth in cities and towns. Increasingly often, we can now see that cultural milieus function as an important element for profiling and marketing in the competition between cities and towns to attract human capital and new businesses. Cities and towns with a thriving and diverse cultural life, as well as attractive areas for housing and living, have become winners in the battle of attracting new business development, people and activities. The numerous new developments along the Akerselva river basin in Oslo are a good example of this process.

The most successful and attractive transformation projects are based on the positive features of existing cultural milieus and the development of these. Restoring and re-using existing buildings and constructions, perhaps in combination with new buildings, may achieve economic gains and qualitative improvements. The quality of materials in older buildings is often comparable to the quality of new materials, and old buildings are often constructed in ways that make it possible to rebuild and repair individual elements of the building. Historical environments often have an intimate atmosphere, quality public spaces and a vibrant appeal that should be exploited.

The municipality has, as the public authority responsibility for planning and building, an important role in balancing different values and drawing up various alternatives for development. Identifying the balance between protecting old values and creating new ones - while maintaining the uniqueness and functionality of the place - is a great challenge for all authorities involved.

Explicit, municipal priorities on what is to be protected, as well as guidelines for new development, are important to create predictability for businesses and new city development.

5.1.3 Green structures, outdoor areas and urban spaces

Waterfront and harbour areas, rivers, hills and nature corridors link developed areas to eco-systems. These elements are important for a place's identity. Questions and principles for green structures and accessibility to nature areas surrounding cities and towns are treated in chapter 4. Green areas and water should help enrich a place's form and resources. The outdoor areas, with its natural areas, parks, squares, streets and urban spaces, are important as common areas for play and recreation, and as social meeting places in daily life, as well as for special events.

City-centres, towns, local centres and neighbourhoods or local communities should be developed in ways that safeguard accessibility to green areas, lakes, shorelines, shared outdoor areas and sporting areas, because this is of crucial importance for the population's opportunities for recreation and social activities, as well as physical activities and active lifestyles. Municipalities should avoid exploiting urban valuable green areas for building purposes, and instead secure these areas and make sure they are developed into even more attractive and accessible resources for the population. This often requires co-operation with property owners, owners of buildings, businesses and others. Everybody, including national authorities as well as property owners, shares responsibility for overall success.

In order to strengthen the pride, distinctiveness and attractiveness of the individual city or town, public spaces should be refurbished, decorated and otherwise maintained. Urban spaces should be developed into informal meeting places; attractive for relaxing, social activities, crossing when doing errands or on short journeys by foot or bicycle. Adequate management of these, common resources, should also be assured. This includes keeping the place neat and clean, and securing repairs and renewal when needed.

Many cities and towns are troubled by land scarcity and it is therefore important to improve the utilisation of streets and publicly owned properties - for instance sporting fields or schoolyards - that are often only used for certain purposes only a few hours a day. Many schoolyards may need improvements, both to provide for desired school activities during the day and to invite more diverse use outside school hours. These and other public spaces can be made available for different physical activities. It is all about developing local communities that make it easy to choose a healthy lifestyle. Private, commonly owned spaces, as in the case of housing co-operatives, may be utilised in ways that benefit several groups, for example allotment gardens, ball fields or joint outdoor gathering places.

5.1.4 High quality housing environments

Integrated areas of dwellings, work-places, services and cultural activities are important aspects of downtown city life. At the same time, mixed land-use may generate conflicts between different aims. The desire for more efficient landuse in central areas may, for example, reduce access to outdoor areas near dwellings. When developing larger areas for new buildings or transformation, municipalities should specify appropriate requirements for quality outdoor areas, either directly connected to residences or within safe and easy access. The housing should be attractive. All new city dwellings should be assured an outdoor place for relaxation, meals and gatherings, whether it would be a balcony, terrace, backyard or something similar.

Car traffic is perceived to be one of the major disadvantages of central urban life. Outdoor areas may be improved by shielding residential areas from through-traffic, or traffic in general (as described in chapter 5.1.6). In order to develop attractive and environmentally friendly housing, planning needs to be done on a larger scale - where parks, squares, quiet streets and backyards are important elements of residential outdoor areas. City centres with efficient public transport and adequate opportunities to walk or cycle reduce the need to own a car. This in turn reduces the need for expensive and space-consuming parking spaces. This should be reflected in the parking policies and regulations of municipalities, as pointed out in chapter 4.

In central parts of urban agglomerations, development and downsizing of green areas should be avoided. Instead, one should seek to utilise so-called grey areas better. This means fully exploiting areas already developed, for roads, parking purposes or buildings. Land scarcity and the need for development and building often lead to proposals of high-rise buildings. However, research and experience show that residential areas characterised by low and dense development result in superior outdoor areas and local climate, improved environments for children - with practically the same land-use utilisation as high-rise buildings - assuming the same requirements for outdoor

area per housing unit. Different forms of development are shown in figure 5.9, with approximately 7-8 dwellings per 1000 square meters. Row houses, terraced apartments and low rise block housing are excellent alternatives to single house units and result in superior land utilisation.

5.1.5 Quality surroundings for growing children

Increasing numbers of children and teenagers are growing up in cities and urban agglomerations. Centrally located dwellings are in strong demand, first and foremost among young and older adults, but many families with children are also staying in central parts of cities. These areas must therefore be developed in ways that provide satisfactory surroundings for growing up. Children and teenagers have a limited radius of action. The design of outdoor areas greatly affects their daily life and their opportunities for exploration and development. Neighbourhood design is particularly important for physical activities and social gatherings.

This means that dense, urban housing developments should be designed to create a pleasant and enjoyable environment for growing up. Kindergartens, easily accessible, safe and functional outdoor spaces, playgrounds and social meeting places must be planned with the same care as buildings and dwellings.

The transportation system should be developed with consideration for children and young people, ensuring mobility by foot, bicycle or public transport. This is of crucial importance for children's physical development and mastering their environments. Awareness of the «children's transportation system» needs to be increased and developed in municipalities. Near dwellings, schools and kindergartens there should be safe and satisfactory areas for non-motorised transport and play shall be secured. Connections to larger green structures should also be ensured. Current school- curricula emphasise environmental protection and outdoor teaching, and access to varied surroundings is therefore important.

Municipalities should, through their planning efforts, provide for satisfactory opportunities for children and teenagers to practice and develop a wide range of skills and abilities. National guidelines stress that areas meant for children and young people should be safeguarded against pollution, noise, traffic-risk and other hazardous factors. Neighbourhoods should provide safe areas with features that make it possible for children to develop and form their own play-environment.

5.1.6 Accessibility and safety in the local communities and neighbourhoods

Downtown areas, local communities and residential areas of cities and towns should be pleasant and inviting for outdoor activities. Most city centres and many towns now have pedestrian streets and squares. The majority of the last generation of residential areas are regulated to shield them from through-traffic. Still, a lot remains to be done to improve downtown areas and areas for housing, especially in inner cities, in order to create safe outdoor areas free from motorised traffic.

Within designated areas of the city, municipalities should plan traffic patterns in detail, to protect against the negative effects of automobile traffic and improve opportunities for walking, cycling and public transport. The municipality may consider introducing reduced speed limits or reorganise traffic patterns. Urban spaces, squares and streets may be shielded from car traffic and used for local activities, ensuring pedestrian safety. In residential areas sheltered from traffic, noise and air pollution decrease and people's health and well-being increase. Street parking and traffic-accidents decrease as well, and it becomes possible to use streets and squares for play and social gatherings. This means less demand for other outdoor areas within a housing project. The opportunities for infill and better utilisation of land also increase, without reducing the quality of the housing environment.

Local parts of cities provide accessibility for walking and cycling. Public transport should be centrally located in the area, with distinctive and prioritised routes, as well as high quality, and easily access. Parking may be restricted in locations well serviced by public transport, and should be situated near the main road system in peripheral downtown areas or other designated places.

In towns where road traffic goes through the centre, reduced speed limits and the physical development of so-called 'environmental streets' should be emphasised. This involves giving pedestrians and cyclists plenty of space, and changing the road into a multifunctional street through the centre. Sheltering local communities from car traffic and improving conditions for cycling and public transport may be included as pilot projects in the work on environmental zones described in chapter 6.

Cities and towns have a lot to offer residents and visitors, but without accessibility attractions are worth little. Sufficient accessibility is particularly important for groups like the elderly and handicapped. Extraordinary measures aimed at specific groups of people rarely result in good overall solutions. The concept «universal design» implies an ambition of making areas accessible and user-friendly for all groups of society. This means that the question of

access to transport, areas and buildings must be included in all planning and design, in order to create functional places for everyone. The Ministry of the Environment has described in detail how considerations for the handicapped should be ensured in planning efforts, in circular letter T-5/99: Accessibility for Everyone.

Places should also be designed to ensure safety. Planning, high material standards, and social control may contribute to this objective. Experience shows that high quality surroundings receive the best maintenance and attract people, who further contribute to imply safety for others. An area characterised by deterioration may signal lack of both social control and normal standards of behaviour. This may easily be perceived as threatening, and people may consequently stay away from the area.

To live in a smoothly functioning and well planned community - with accessible, safe and attractive urban spaces - is important for everyone, but particularly crucial for children and the elderly. Sufficient outdoor lighting is essential. By planning and working for safety and accessibility, the need for special security measures may be reduced, ensuring everyone's right to use the entire city.

5.1.7 Reduced noise and quiet areas

Quiet areas, absence of bothersome noise and satisfactory air quality are highly valued qualities cities and towns. Issues of air quality are discussed in chapter 3 and 6. Three types of measures may principally reduce noise nuisance: efficient, preventive planning, measures aimed directly at the sources of noise, and isolation of facades and building of noise reduction constructions.

Much may be achieved through the good design and planning of main city- and transport structures, local neighbourhoods and individual building projects. Considering where dwellings, schools and similar activities should be located in relation to main roads and other sources of noise - such as motor sport grounds, rifle ranges and industry - are examples. Traffic reduction needs to be substantial in order to achieve noticeable noise reduction. Speeds also need to be reduced significantly to achieve perceptible noise reductions. Traffic channelling and targeted reduction of heavy and night-traffic have greater potential for reducing noise impacts.

New development and transformation projects in areas with existing noise pollution should be designed to reduce these problems, and so to reduce the need for special measures. Buildings, for example, storehouses and other businesses, may act as noise buffers against heavily-trafficked roads. Housing projects can be designed, so that a quiet side is provided for sleeping rooms and out door areas, may also reduce noise impacts. Municipalities may introduce «quiet zones», through-traffic regulations and conscious channelling of traffic. In «quiet zones», car traffic is governed by the needs of non-motorised road-users.

Road transport is the source of more than 70 of mapped noise nuisance in Norway. At low speeds, motor noise dominates, while at higher speeds, the noise from tires and road surfaces dominate. Technological advances represent significant potential for reducing noise from individual vehicles. Efforts to increase the percentage of low-noise emission vehicles and tires will there fore be essential in the time to come. The European Union is responsible for adopting stricter standards and requirements for vehicles and tires, but measures to stimulate increased use of lowemission technology may be utilised nationally. Also, transportation authorities must continue their work to introduce road surfaces that result in less noise.

Other source-oriented measures are also important, among them, to reduce noise: from transport other than road transport, the construction industry, ventilators in industry and business buildings, and from existing rifle ranges. Stricter regulations are needed. Neighbourhood-noise depends on people's behaviour, but is also a result of the quality and properties of building-materials and noise isolation. Opportunities to reduce noise from various products must therefore also be explored, also to stimulate demand for, and supply of, low-noise-emission alternatives. Due to international trade agreements, Norwegian authorities may not enforce stricter regulations on commercial products.

Municipalities play an important role in the area of noise reduction. They are in charge of municipal roads and installations, building and health care regulations, and the most important factor: the total planning process. It is thus important that municipal planning, building and health authorities have sufficient competence to identify and implement the best overall solutions and prevent noise pollution. This includes shaping structures at both the macro and micro levels (master plans and detailed plans). Implementing simultaneous measures will often produce good results, as described in the paragraph on «environmental zones» in chapter 6.

The Government will prioritise noise prevention efforts, both through actions oriented towards noise sources, and by improving frameworks allowing municipalities to carry out noise-reducing planning. Support to develop «environmental zones» is one example of this approach.

MUTATIONS DES ESPACES TEMPS DES CITADINS

Par Francis GODARD

Les temps de la ville et les modes de vie, quelles perspectives d'action ?
Collections CERTU, débats n°34. Ministère de l'équipement, des transports et du
logement, CERTU, la Préfecture de Rhône-Alpes et l'association régionale pour
l'innovation urbaine et le développement local (INUDEL). Septembre 2001.
Extrait pp186-205

MUTATIONS DES ESPACES TEMPS DES CITADINS

Par Francis GODARD

Les temps de la ville et les modes de vie, quelles perspectives d'action ? Collections CERTU, débats n°34. Ministère de l'équipement, des transports et du logement, CERTU, la Préfecture de Rhône-Alpes et l'association régionale pour l'innovation urbaine et le développement local (INUDEL). Septembre 2001. Extrait pp186-205

Francis Godard est directeur de recherche au CNRS au LATTS (ENPC, Université de Marne-la-Vallée, Paris XII) et responsable du pôle Ville de l'Université de Marne-la-Vallée. Il est directeur du programme sur la ville au Ministère de la Recherche (ACI Ville) et préside le groupe de prospective de la DATAR « Temporalités et territoires ».

L'usage du temps s'est transformé dans la société

L'ensemble de transformations auxquelles sont associés les bouleversements des temps et des territoires des villes dessine de nouvelles architectures temporelles de ces territoires. Ces transformations des rapports des hommes à leur territoire et aux temps de leur vie sont probablement plus importantes encore que celles qui ont accompagné la révolution industrielle du XIX^e siècle¹.

Ce processus touche tous les pays riches industrialisés, bien qu'avec quelques décalages dans le temps selon les pays. En France, ces transformations se sont structurées en trois phases.

Tout d'abord, la période qui se situe entre 1945 et 1972-1975 correspond à la période de croissance de la population la plus forte de toute notre histoire, et la période 1952-1975 à une des périodes d'urbanisation les plus intenses. La France devient un pays urbain. Le confort se développe rapidement avec les grands ensembles et la rénovation des centres-villes. Les nouvelles techniques du quotidien accompagnent le développement de ce qu'à l'époque on appelait « la société de consommation ». C'est l'apogée du développement du monde industriel issu du siècle précédent et la première phase d'une nouvelle organisation des modes de vie. À l'époque, la dénonciation du « métro-boulot-dodo » correspond à la critique des rythmes imposés par le monde industriel dans une société de plein emploi.

Le milieu des années soixante-dix marque une rupture

Ensuite, la période 1972-1975 correspond à une rupture qui ouvre sur une nouvelle période de transition. Cette rupture met en phase des infléchissements appartenant à des ordres de phénomènes différents: le travail et l'emploi, la famille, l'éthique et la culture. La dérégulation des formes d'emploi inaugurée à la Libération s'ouvre, le chômage augmente rapidement. L'urbanisation change de forme avec le développement de la péri-urbanisation. Les progrès des moyens de transport et de communication contribuent à repousser les limites des villes et de la vie urbaine.

Les changements dans ce domaine sont particulièrement rapides. En moins de quinze ans, la vitesse moyenne et la longueur des déplacements urbains ont augmenté de plus d'un tiers. Ainsi, de nos jours une majorité croissante des habitants des villes travaille dans une commune autre que celle où ils habitent, et donc où ils votent. Et de plus en plus souvent ils s'approvisionnent et se divertissent dans des communes encore différentes.

Une nouvelle réflexion sur l'aménagement du temps émerge en début de période², mais elle se limite à des propositions sur l'organisation des horaires de travail destinée à résoudre les pointes de circulation ou la rationalisation de l'utilisation des équipements collectifs. Le temps est la variable d'ajustement pour régler les problèmes de congestion urbaine ou de pénurie en équipement.

¹ Cf. François Ascher et Francis Godard, *Une nouvelle révolution urbaine* in Le Monde du 9 juillet 1999.

² Jacques de Chalendar, *L'aménagement du temps*, Desclée de Brouwer, Paris, 1971.

La décennie quatre-vingt-dix ouvre un nouveau cycle dans les rapports au temps et à l'espace

Enfin, au cours des années quatre-vingt-dix s'amplifie un processus engagé depuis plusieurs années déjà. La flexibilisation des temps de travail et le développement de nouveaux modes de transports rapides va accentuer les processus de différenciation des pratiques spatiales et temporelles. Un nouveau cycle d'organisation des espaces-temps s'ouvre, lié à la dématérialisation de l'espace découlant de l'introduction des nouvelles techniques d'information et de communication. Les concepts tels ceux de distance, de proximité, de connexité, construits au XIX^e siècle, ou avant, se recomposent autrement. La société se désynchronise et L'on cherche d'autres modes de synchronisation.

Tout va plus vite et tout va donc différemment. Les nouveaux systèmes de communication et les flux qu'ils supportent fragilisent les identités en remettant en cause l'idée même de frontière ou d'espace propre. Les rapports aux autres se redéfinissent. IL faut inventer la bonne distance. D'où l'apparition de nouveaux métiers dit de la « médiation ». Ce processus peut se lire selon plusieurs registres.

Les individus relèvent de plus en plus d'une multitude de territoires différents

Le premier concerne la construction des identités collectives consubstantielles du rapport au territoire. Les territoires multiformes des usagers des grandes agglomérations, basés sur une culture du mouvement, entrent en contradiction avec les territoires de la culture citoyenne dont les ressorts symboliques sont fondés sur la constitution d'identités territoriales et la mémoire du lieu. Comment réconcilier démocratie et mobilité ? Les territoires de la citoyenneté eux-mêmes ne sont plus assimilables à ceux de la proximité résidentielle. Chacun est, dans le même temps, citoyen de sa commune, de son agglomération, de son pays, de l'Europe (ou de tout autre mode d'identification identitaire: communauté locale, diaspora, communauté électronique) La multi-appartenance territoriale nous inscrit sur des mémoires et donc des temps multiples.

L'espace privé change de sens

Sur le registre de la construction de l'espace privé, les individus sont confrontés à un autre problème d'identité. Définir mon espace privé, c'est définir mon rapport à l'autre et les règles de l'hospitalité. C'est donc dire les limites et les règles d'accès. Le contrôle de l'intrusion par les systèmes de répondeurs vocaux ou tous les jeux de filtrage personnel correspond à cette définition du privé. L'accès à Internet, et le recours qui ira en grandissant au multimédia, font de chez soi une sorte de nouvel espace public ou tout au moins un lieu d'accès à l'espace public. Ce que le développement du téléphone avait déjà inauguré. Les possibilités d'accès communicationnel à tout instant modifient le sens de l'accessibilité physique. La gestion des rapports entre les deux faces privée et publique de l'existence de chacun devient plus difficile: le temps et l'espace du privé est celui où l'on est « *off Une* ».

Par ailleurs, les nouvelles formes d'organisation du travail incluant le travail à domicile pour certaines catégories sociales ou encore le développement du télétravail, changent la définition du temps et de l'espace du travail. On sait, par exemple, avec la dernière enquête « Emploi du temps » de l'INSEE que de 1986 à 1999 le temps de travail moyen des salariés à temps complet a augmenté de 8 minutes. Au sein du secteur privé, celui des cadres augmente de 30 minutes et celui des professions intermédiaires de 10 minutes¹. Ceci est dû en partie à l'augmentation du travail à domicile des cadres.

Ce mouvement de transgression des frontières entre les secteurs de l'existence est particulièrement visible au plan culturel avec la pratique télévisuelle du « zapping ». Qu'est-ce en effet que le « zapping » sinon l'expression de cette nouvelle disposition des personnes à multiplier les contacts ou les expériences relevant de domaines différents. De la même manière que, selon la théorie des « liens faibles », nous multiplions les relations sociales mais en nous engageant peu dans chacune d'elle, avec le zapping nous multiplions les sources d'informations ou de plaisir en jouant avec l'image et le temps. Tel passionné d'art contemporain, peut passer d'une émission culturelle à une manifestation sportive ou à un magazine de reportage, s'offrant ainsi cinq soirées en une seule !

Le travail se transforme...

Nous sommes sortis de l'aire de l'organisation taylorienne du travail et de l'organisation fordiste de la production et de la consommation. La dérégulation de l'emploi et la flexibilité de L'organisation du travail fondées sur la flexibilité des horaires sont les points clé de la réorganisation du monde du travail. Ce double mouvement a pour effet la

¹ Françoise Dumontier et Jean-Louis Pan Ké Shon, *En 13 ans, moins de temps contraint et plus de loisirs*, INSEE Première, n° 675, octobre 1999.

désynchronisation des pratiques sociales¹. Les scansionnements traditionnels de la vie sociale s'en trouvent bouleversés.

La flexibilisation de l'utilisation du temps résulte, à la fois, de la diversification des durées et de l'organisation du travail, et d'une tendance lente mais réelle à la diversification des temps hors travail. Selon Jean-Yves Boulin, nous sortons très progressivement d'une époque qui était caractérisée par des temporalités organisées suivant le principe de la taylorisation du travail et du non-travail.

... et les rythmes peuvent devenir une variable d'ajustement

Comme le montre Dominique Méda, devant la pression du court terme et les nouvelles contraintes temporelles qui s'exercent sur les entreprises (flexibilité, juste à temps), ces dernières peuvent avoir pour réaction de rejeter sur les salariés une partie des risques auxquels elles sont confrontées: flexibilisation du temps de travail, intensification du travail, santé, incertitude sur l'avenir. Dans les réorganisations sociales qu'entraînent les nouvelles manières de produire, une des principales variables d'ajustement devient le rythme de travail humain.

Les processus de désynchronisation au sein des ménages débouchent sur des besoins de re-synchronisation. Ils se manifestent, en particulier, par le développement de la téléphonie mobile (5 millions d'abonnés en 1997 et 20 millions, fin 1999). La régulation en temps réel des comportements individuels avec le téléphone mobile semble faire écho au « *just in time* » des entreprises.

Hier les rythmes du travail scandaient la société urbaine...

Les rythmes urbains se transforment comme se transforme le mode temporel d'organisation du travail avec l'individualisation croissante des durées et horaires de travail. La diversité des horaires et des durées de travail remet en cause les flux temporels fondés sur des pratiques homogènes². Les migrations alternantes à heures fixes structurent moins la mobilité qu'auparavant³.

Alors que le travail cimentait la société, y compris en la synchronisant par la standardisation des horaires, il contribue maintenant à la désynchroniser du fait de la différenciation grandissante des horaires entre et à l'intérieur de chaque pays⁴. De nouveaux modes de vie totalement adaptés à cette nouvelle situation sont peut-être en train d'émerger.

Aujourd'hui nous voyons monter l'individualisation des pratiques de travail

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la flexibilisation du travail au niveau individuel se caractérise, pour un nombre grandissant de professions, par une imbrication très grande des espaces et des moments du travail et de la vie privée. La formule du « bureau virtuel »⁵ (« *Just in time office* » ou « *hot desking* ») ne constitue que le point limite d'une évolution caractérisée par la « dilution et l'indistinction des tranches horaires qui rendent caduques l'étanchéité et les discontinuités de l'espace » du travail et du privé⁶. D'où la dernière plaisanterie: « Vous connaissez la bonne nouvelle: vous pouvez être en permanence relié à votre travail; et maintenant vous connaissez la mauvaise nouvelle: vous pouvez être en permanence relié à votre travail ».

Il conviendrait cependant de ne pas confondre deux types de flexibilité. IL y a celle des cadres (ou encore des

¹ 6 Francis Godard, A propos des nouvelles temporalités urbaines, in Annales de la Recherche Urbaine, Numéro sur Les Temporalités urbaines, N°77. Francis Godard, Gérer les temporalités : du travail à la ville, in Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités. Nouveaux services, Éditions de l'Aube, 1997.

² Nous pensons à l'annualisation des contrats de temps de travail, au développement du travail de nuit et de week-end, aux incitations financières pour la réduction des temps de travail à la négociation de nouveaux systèmes de rémunération pour le temps de travail à domicile.

³ 8 Cf. François Ascher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, 1995.

⁴ 9 La valeur sociale du temps varie selon la culture propre à chaque pays. Par exemple, en Allemagne on peut laisser les usines ouvertes pendant l'été (les usines allemandes ne ferment que 0,4 semaine en moyenne pour les vacances annuelles contre 1,4 semaine en France) Dans d'autres, comme la France, le Royaume-Uni ou l'Italie, La fermeture annuelle s'impose. En revanche, l'Allemagne se caractérise par une grande rigidité de la réglementation sur les horaires d'ouverture des commerces. L'assouplissement de la réglementation sur les horaires d'ouverture des services est très récent: on autorisera désormais (depuis l'été 96) L'ouverture des commerces le samedi de 14h à 16h. Si deux-tiers des gens approuvent cette réforme, les petits commerçants résistent et les associations religieuses et familiales s'y opposent. Pour prendre un autre exemple, rappelons qu'aux Etats-Unis le bonus pour une équipe de nuit est de 10 % alors qu'en Europe il varie de 25 à 100 % (Fédération Syndicale Européenne de la Mécanique cité dans INSEE/Méthodes).

Cf. Manuel Castells, *The Rise of The Network Society*, Blackwell, Cambridge, 1996. et Frédérick de Coninck., *Travail intégré. Société éclatée*, PUF/Le Sociologue, 1995.

⁵ Voir « Le bureau-hôtel » d'Andersen Consulting dans *Transit*, p 131. En France en 1995 (cf. étude INRETS) moins de 40 % des actifs travaillent en un lieu fixe, uniquement du lundi au vendredi.

⁶ 11 En 1996, 15 % des foyers français disposent d'un vrai Local équipé en bureau avec ses composants informatiques contre 35 % aux USA. SoHo : *Small office Home office*.

enseignants) qui peuvent composer avec la demande de flexibilité dans la mesure où ils définissent eux-mêmes, peu ou prou, leurs horaires. Et puis, il y a celle des salariés peu qualifiés des services qui vont subir très fortement de nouvelles contraintes en termes de temps de travail. Que l'on pense à ces caissières de grands magasins qui doivent rester en disponibilité permanente afin d'être présentes sur leur lieu de travail selon un découpage de la journée en plusieurs tranches horaires disjointes.

La famille, elle aussi, est touchée par les processus d'individualisation

La question est alors de savoir si la société, et en premier lieu la famille, peut être à l'origine de régulations collectives en réponse à l'individualisation provoquée par l'organisation du travail. Les réponses sont contradictoires. D'un côté, on insiste sur le fait que les évolutions de La famille vont dans le sens de l'individualisation des pratiques et de La prise d'autonomie des individus. De l'autre, on insiste sur La capacité de la famille à maintenir ou développer des rythmes collectifs¹ y compris à partir des nouvelles formes familiales que constituent les familles recomposées ou les familles monoparentales. Mais l'enfant et l'école ne constituent-ils pas, actuellement, le plus puissant facteur de synchronisation de La vie privée ?

L'organisation des temporalités sociales pose de manière centrale la question des rapports entre hommes et femmes. Les femmes sont principalement confrontées à l'optimisation de l'allocation du temps²

Pourtant le rôle traditionnel de la femme comme « amortisseur temporel », c'est-à-dire comme porteuse d'une réserve de temps disponible, est progressivement remis en cause, tout au moins dans son principe.

Les rythmes familiaux changent aussi

De plus, les évolutions récentes que nous indiquent les premiers traitements de l'enquête « Emploi du temps 1998-99 » de l'INSEE nous font découvrir une très grande diversité des configurations temporelles dans le couple. Les horaires de travail concordent peu souvent. De nouveaux compromis sont peut-être en cours de négociation. La demande de nouveaux services sera certainement une des dimensions de ces nouveaux compromis. La légère diminution du travail domestique féminin depuis quelques années est peut-être déjà l'indication d'un mouvement de ce type.

Il nous faut maintenant passer du constat que nous venons de mener sur l'évolution en cours des modes de vie à une vision plus prospective sur les villes. Trois enjeux apparaissent. Le premier concerne l'adaptation des territoires à l'évolution des temps de travail, le second concerne les temps d'ouverture des services et la conception des équipements de proximité, Le troisième concerne la conception du logement.

Vers une modification de l'organisation temporelle des villes

Selon la nature des activités économiques, la nature des catégories sociales dominantes, les normes horaires régissant les heures d'ouvertures des magasins, des services publics et des écoles, les structures temporelles des villes (Leur paysage temporel) se modifient quantitativement et qualitativement³. De la vieille cité industrielle à la nouvelle mégapole tertiaire nous passons d'un monde temporel à un autre.

La nouvelle organisation des temps de travail aura des conséquences très fortes sur l'organisation urbaine. Nous avons souligné l'importance prise par les temps et horaires de travail « atypiques ». Mais au sein même du monde des salariés à horaires dit normaux de nouvelles possibilités s'ouvrent. Considérons une semaine de travail de 35 heures. Par hypothèse (d'école) les employeurs et leurs salariés peuvent s'orienter vers deux choix radicalement différents: soit, travailler un peu moins de 6 heures par jour pendant six jours ; soit travailler 8h40 par jour pendant quatre jours. Selon le choix retenu, le système de localisation par rapport au travail change totalement. En travaillant pendant quatre jours, il est possible de travailler beaucoup plus loin de son domicile et si l'on ajoute une ou deux journées de télétravail sur les quatre jours de travail, alors on peut suivre le modèle des « grands commutants » qui habitent à quelques centaines de kilomètres de leur lieu de travail. En revanche, le choix de travailler pendant six jours implique un rapprochement du lieu de travail et du lieu d'habitation et une mise en valeur de ta vie locale.

Les évolutions de l'organisation du travail sont lourdes de conséquences pour l'organisation urbaine, mais le lien

¹ Yvonne Bernard, *Ménages et modes de vie*, in *Le logement en question* (coordonné par François Ascher), Éditions de l'Aube, 1995.

² C'est ce que j'avais déjà observé à propos des nouvelles pratiques d'optimisation des divers calendriers féminins (travail, fécondité, mariage, études) au cours de la jeunesse. Cf. Francis Godard, *La famille, affaire de génération*, PUF, 1992.

³ Cf. enquête du DIFU sur six villes allemandes (Hambourg, Essen, Francfort, Stuttgart, Munich, Constance) réalisée par Dietrich Henckel.

est trop peu souvent établi. Pourtant l'exemple de la ville de Wolfsburg en Allemagne étudié par Ulrich Munchenberger et Jean-Yves Boulouin est édifiant. Ces chercheurs montrent que la réduction et la diversification des temps de travail ont conduit à la réduction de moitié des abonnés aux transports en commun, à l'utilisation en continu des infrastructures, à l'étalement urbain.

Impact sur les services et le commerce

Le recours grandissant à du temps social disponible sous forme de services¹ et l'explosion du marché des services à l'usager sera une des grandes nouveautés de nos modes de vie urbains. Ces services prendront de multiples formes.

Le développement du secteur marchand des services aux États-Unis nous offre de nombreux exemples de ces nouveaux services. Nous pensons, parmi bien d'autres, à la société Kids Kab à Saratoga en Californie qui a créé un service de ramassage pour les enfants, « *a driving service for the busy parents of busy kids* »²

Dans le monde du commerce, les grands groupes de distribution japonais et américains du nord (*Seven/11*, par exemple) ont introduit, depuis longtemps, la pratique de l'ouverture 24h sur 24h, 7 jours sur 7 jours, des commerces banals. Dans d'autres pays, comme en Allemagne ou au Québec, la question des horaires d'ouverture des commerces banals provoque des conflits sociaux. Mais, à chaque fois que les plages utiles d'ouverture ont été élargies, les consommateurs ont massivement profité des nouvelles possibilités offertes.

Les petites épicerie maghrébines qui font le bonheur des chaland de la nuit font école. Les grands groupes de distributions ne cherchent-ils pas à les imiter. Les nouvelles stations service-épicerie situées sur les cheminements (et non dans la proximité comme les épicerie maghrébines) nous habituent aux commerces ouverts après 20 heures. La plus grande amplitude des horaires d'ouverture des services à la Poste, à France Télécom ou à EDF est le signe d'une évolution importante de la conception du service public.

Mutations aussi dans les services publics locaux

Une nouvelle génération de services publics locaux commence à s'ouvrir avec l'introduction des nouvelles technologies d'information et de communication. La question du renouvellement du service public est plus que jamais posée par les « villes communicantes », les « municipalités en ligne », les « villes numériques », les « villes interactives ». Les nouveaux services en ligne offerts peuvent être de nature très différente: depuis le formulaire en ligne jusqu'à la consultation du cadastre en passant par la pré-inscription des enfants à la cantine et les forums de discussion. On peut toujours douter sur le développement de ces services en arguant du manque d'évaluation des coûts/avantages du développement de la téléinformation pour la gestion technique des services ou encore du manque d'appétence des usagers. Que l'on regarde alors le stupéfiant développement du téléphone cellulaire chez les jeunes et l'on sera amené à très sérieusement réfléchir sur les futures demandes des nouvelles générations d'usagers du service public.

Les services en ligne sont une des solutions au délicat problème des horaires d'ouverture des services publics. L'économie des services est une économie du temps.

L'évolution de l'espace domestique sous la double influence des rythmes et des NTIC

La mise à proximité du lointain se fera sentir dans l'espace domestique plus que partout ailleurs. La livraison à domicile liée ou non au commerce électronique en est un premier signe.

Surtout, et à un horizon à peine plus lointain, nous pouvons penser que les téléactivités vont faire de la maison une véritable centrale de services. Cette dernière deviendra, à la fois, un hôpital (télé médecine), une école (télé enseignement), un centre de loisirs (multimédia de loisirs), un lieu de travail (télétravail). Quels espaces domestiques seront demain aptes à accueillir l'ensemble de ces fonctions? Des espaces plus vastes à l'évidence. Va-t-on en ce sens?

¹ Le rôle des grands-parents comme « amortisseurs de temps » est souvent souligné, mais il est sans commune mesure avec celui du recours aux services externes.

² Sur ce point, voir François Ascher, *le « sur mesure » dans la ville : du bricolage à l'artisanat et au service, la double dynamique de l'autonomie et de l'interdépendance*, in *Les métiers de la ville*, coordonné par Edith Heurgon et Nikolas Stathopoulos, Editions de l'Aube, 1999.

Les nouvelles pratiques n'effacent pas les anciennes; elles se combinent avec elles

On objecte fréquemment, lorsqu'on évoque les nouvelles temporalités et le rôle associé des nouvelles technologies, qu'un système de relations sociales entièrement fondé sur la relation à distance pour des raisons d'économie de temps constituerait un véritable enfer déshumanisant.

On raisonne en fait trop souvent comme si le nouveau effaçait le présent, en termes de « soit ceci/soit cela ». Or il ne faut pas penser en termes de substitution, où de nouvelles pratiques en remplaceraient d'anciennes, mais plutôt en termes de déplacements de pratiques ou de nouvelles combinaisons, qui se font selon des vitesses d'adoption différenciées de ces nouvelles pratiques. Il ne faut pas dire « ou ceci/ou cela » mais « et ceci/et cela ». Ainsi, le courrier électronique ne se substitue pas au face à face. Bien au contraire, on dit qu'un « *e-mail* » c'est un rendez-vous qui se prépare. Il ne faut pas opposer le courrier électronique au face à face, mais comprendre comment l'un et l'autre de ces modes de communication se combinent. De même l'« *electronic cottage* » ne conduit pas à la désurbanisation ou à la fin des villes, mais à une recomposition des pratiques dans l'espace et dans le temps.

La transformation des rythmes urbains nous oblige à repenser la ville

Nous devons engager une réflexion prospective sur le temps des territoires, des villes, des citoyens et usagers afin de mobiliser les différents acteurs (collectivités locales, entreprises, associations, etc.) sur les enjeux du temps. Les transformations des temporalités urbaines remettent en cause nos rapports à l'espace et à la mobilité, elles ouvrent le chantier des services de demain, elles conduisent à repenser la conception de l'espace domestique.

La DATAR avec son groupe de prospective sur le thème des « Temporalités et des territoires » a déjà engagé, avec le soutien du Fond National d'Aménagement du Territoire (FNADT), des expérimentations avec certaines collectivités locales en vue de créer des bureaux ou maisons du temps. Il s'agit de réunir, sur un territoire donné, les principaux ordonnateurs de temps publics que sont les entreprises, les prestataires de services publics, les commerçants, les responsables de transports collectifs ainsi que les usagers, afin de repenser les modes d'organisation des temporalités de la vie quotidienne. Comme le montrent les travaux de ce groupe de prospective, certaines demandes en matière d'horaires d'ouverture de services sont en évolution rapide, spécialement dans les domaines du transport public, dans celui de la garde des enfants ou encore dans le domaine culturel avec les bibliothèques.

L'émergence de ces nouvelles demandes est le symptôme de transformations profondes des modes de vie. Les décideurs ont souvent des difficultés à lire ces transformations mais ils sont très sensibles à l'émergence de nouvelles demandes. En la matière, les réponses appellent des actions coordonnées. À quoi servirait, par exemple, de prolonger les horaires d'ouverture de tel ou tel équipement si les horaires de fonctionnement des transports en commun devaient les ignorer.

La prospective des villes ne consiste pas à prévoir ce qui est censé advenir dans vingt ans, sauf à se réduire à un exercice de prédiction. Elle doit s'efforcer de penser le futur possible pour préparer le futur souhaitable, à partir des pratiques émergentes d'aujourd'hui.

**LES ENJEUX DE LA MAITRISE DES TEMPS
&
LA POLITIQUE DE LA DEMANDE**

Rapport de Monsieur Edmond HERVE
Député-Maire de Rennes

Remis le 19 juin 2001 à Nicole PERY, secrétaire d'Etat aux droits des femmes et
à la formation professionnelle et Claude BARTOLONE, Ministre délégué à la ville.
Extrait pp11-17

LES ENJEUX DE LA MAITRISE DES TEMPS & LA POLITIQUE DE LA DEMANDE

Rapport de Monsieur Edmond HERVE
Député-Maire de Rennes

Remis le 19 juin 2001 à Nicole PERY, secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle et Claude BARTOLONE, Ministre délégué à la ville. Extrait pp11-17

LES ENJEUX DE LA MAITRISE DES TEMPS

La définition et la mise en oeuvre des politiques temporelles ont un objectif majeur, global et général : la qualité de la vie pour tous. La maîtrise des temps conditionne nos différents droits et tout spécialement le droit à la ville. C'est en cela que la réflexion active et décisionnelle sur les temps contribue à la modernité sociale. Ainsi comprise, une politique des temps vise

1. - L'ÉQUILIBRE ENTRE TEMPS DE TRAVAIL ET TEMPS HORS TRAVAIL

Nous avons toujours eu une approche très instrumentaliste du temps de travail, au service de l'emploi, de l'efficacité, de la richesse économique. Aujourd'hui, nous devons être dans la recherche de l'équilibre avec les autres temps (en Suède, on est dans l'inversion).

Cette recherche d'équilibre débouche sur des conflits qu'il faut résoudre. Temps de travail, temps social, temps de loisirs, temps familial, temps civique, temps pour soi sont, non seulement compatibles mais utiles, complémentaires et nécessaires. Il va falloir négocier entre temps de travail et temps de culture, temps d'éducation et temps de formation.

Hier, le premier était déterminant, exclusif ; aujourd'hui, il n'est plus que l'un d'entre eux.

2. - L'ÉGALITÉ HOMME FEMME

Nous partons d'un constat simple : le temps partiel, le chômage, l'infériorité des salaires, l'infériorité hiérarchique professionnelle concernent principalement les femmes alors qu'elles ont un niveau d'études supérieur. Par contre, elles ont un taux d'accès à la formation professionnelle continue moindre. Le travail domestique demeure très largement féminin¹.

Il en résulte un sentiment d'injustice, une perte de bien-être social. La société ne tire pas profit du niveau d'éducation des femmes, pas plus que celles-ci sur le plan personnel ; les enfants subissent à leur tour les conséquences des conditions de travail de leurs mères. Cette égalité concerne donc le travail mais également les services, le temps hors travail avec tout ce qui peut faciliter et rendre compatible le temps familial, parental, personnel.

3. - LA CONCORDANCE DES TEMPS

Un premier défi nous sollicite : comment adapter les services publics - et tout spécialement leurs horaires - aux évolutions de la société ?

Comment rapprocher le temps des uns et le temps des autres ?

Ceci est vrai des équipements de quartiers comme des services culturels : que se passe-t-il si le temps libre de leurs agents correspond à celui des usagers potentiels ?

Recherche de concordance du fait de l'évolution de la nuit. La rupture entre le jour et la nuit n'a plus la brutalité d'hier. La nuit se banalise. Le temps de la nuit c'est tout à la fois un temps de travail, de loisir et de repos : comment les faire vivre en un même lieu, simultanément ?² Concordance à rechercher entre les horaires de transport et les écoles, entre les trajets longs (TGV) et les trajets courts (omnibus). Concordance, c'est-à-dire correspondance, afin de réduire les effets de la désynchronisation.

¹ En 1999, les femmes consacrent journalièrement 3h48 au travail domestique (3h49 en 1986), les hommes 1h59 (contre 1h51 en 1986). Enquête Emploi du Temps 1986/1989.

² Le cycle de sommeil du citadin a évolué : les Français s'endorment en moyenne à 23h au lieu de 21h il y a cinquante ans. Les correspondants ont été institués pour servir de médiateurs entre les personnes.

Ces recherches impliquent directement l'espace et participe à son attractivité, à sa qualité. L'acteur économique y demeure particulièrement sensible.

4 - L'EGALITE DES PERSONNES

Si la plus grave des inégalités demeure celle qui se rapporte à l'espérance de vie, nous voyons bien les inégalités qui proviennent des différences de temps de loisir, de culture, d'éducation, de formation. Le temps de transport et ses conditions influencent la santé des personnes.

Quant au temps civique, il n'est pas le même pour tous. Tout le monde n'est pas à égalité pour choisir ses horaires, accéder à tel ou tel service, prendre volontairement un temps partiel. Ce sont toujours les personnes les moins fortunées qui sont le plus éloignées de leur travail et qui rencontrent le plus de difficulté pour la garde et l'accompagnement de leurs enfants.

La conciliation d'une activité professionnelle avec une vie familiale équilibrée ne va pas toujours de soi. A titre d'exemple, demandons-nous si les horaires des hommes et des femmes de ménage dans nos administrations sont acceptables ?

Il y a des personnes qui peuvent concilier leurs temps et celles qui ne le peuvent pas, or elles y ont droit, au nom de la qualité de la vie, au nom de l'égalité. C'est tout l'enjeu de la politique des temps. Fracture sociale, fracture informatique et fracture temporelle se cumulent. L'organisation du temps procède de l'intérêt général.

5 - LA CRÉATION DE TEMPS COMMUNS DANS LA VILLE

La population a besoin de se retrouver. La ville vit d'affectif, d'émotion, de liesse, de souvenir, de recueillement. Elle a besoin de grands rendez-vous. C'est affaire de politique événementielle culturelle, sportive, patrimoniale, de politique festive, d'inaugurations, de portes ouvertes, de journées découvertes... que ceci se passe au niveau d'une tour HLM, d'une rue, d'un quartier, de la ville, de l'agglomération ou de la région.

C'est affaire de civisme : en respectant les jours de mémoire patriotique, en participant aux rendez-vous sociaux et politiques.

C'est affaire de service : en ayant par exemple, un jour de la semaine où toutes les administrations sont ouvertes aux mêmes heures.

Le thème du temps est inséparable d'un projet politique, d'un modèle de civilisation urbaine à construire. Transversal, il concerne tous les domaines, sans omettre l'économique. Il convient de ne pas céder aux emportements de l'instant ou aux lois du marché pour appréhender au mieux la demande de temps.

Le temps doit devenir objet d'un projet politique, qui lui-même ne peut être que collectif. La connaissance des besoins de temps, des demandes de temps en est le socle.

LA POLITIQUE DE LA DEMANDE

Il n'existe pas de procédure pour expliciter cette demande. Tout au plus, peut-on faire des recommandations. La première, c'est d'être persuadé que les demandes existent, qu'elles sont diverses, variables, complexes. Ces demandes peuvent concerner les activités, le transport, l'école, le commerce, le loisir... Elles peuvent provenir de l'habitant d'un quartier mais aussi de l'extérieur. Pensons par exemple à la demande touristique. Elles sont directement liées aux aspirations des personnes, aux modes de vie et aux mutations de notre société. Elles ne sont jamais figées : l'impératif démocratique exige leur connaissance.

1 - COMMENT FAIRE?

Dans un premier temps, il faut savoir écouter, comprendre, observer. En France, si ce devoir revient aux élus, aux animateurs d'institutions publiques, il ne peut échapper au monde associatif, syndical, coopératif, mutualiste, à l'entreprise. Il n'échappe pas aux médias et chacun dispose de la liberté d'expression. Ecouter, comprendre, observer pour sensibiliser et débattre.

Ce débat peut se faire au niveau d'un quartier, d'une école, d'une cité, d'un immeuble. Il peut avoir lieu dans une entreprise, une commission, un comité, une assemblée délibérante. Enquête, sondage, étude, audition l'enrichissent. L'important, c'est de s'assurer de la plus large participation, de l'assiduité des participants et de veiller à ne pas perdre de vue le cas concret qui mobilise.

A partir de là, la mise en place d'un groupe de travail, d'un groupe de projet peut s'avérer nécessaire, avec la désignation d'un responsable de projet. A ce groupe d'arrêter un objectif, de construire le projet. Le moment viendra alors de présenter celui-ci aux partenaires décideurs.

Des sujets précis peuvent être retenus :

- la garde de jeunes enfants (la demande peut provenir de l'activité salariée, de la situation familiale, de la volonté de disposer du temps pour soi) ;
- le tourisme urbain (il ne sert à rien d'être membre de la conférence permanente du tourisme urbain, de plaider le tourisme urbain de week-end si l'accueil des touristes ne se fait pas) ;
- la mobilité (l'existence d'une nouvelle université, du stade de France modifie la géographie urbaine mais également les rythmes de la vie)¹.

L'appréhension de la demande peut également se faire plus globalement, sur la rencontre des grands producteurs de temps que sont les administrations, les universités, l'école, les entreprises, les établissements consulaires, les services culturels².

Dans notre pays, les principaux temps structurant la vie sociale ne dépendent pas directement et sauf exception, de l'autorité locale.

La durée hebdomadaire du travail dépend du Parlement et du Gouvernement tout comme la majeure partie du droit du travail. Le temps scolaire et ses rythmes sont de la compétence du Ministère de l'Education nationale. Beaucoup d'établissements industriels et commerciaux se trouvent sur un territoire communal dépendant de la stratégie nationale de leur groupe.

A l'autre extrémité, le temps privé personnel relève de la sphère strictement intime. Indépendamment de ces temps qui s'imposent, il y a une large place, au niveau local, pour l'aménagement, l'articulation, l'organisation et la maîtrise de ces temps individuels et collectifs.

C'est dans cet esprit que sont mis en place des «bureaux du temps», des «maisons du temps», des «agences des temps».

¹ Ces exemples sont fournis par la ville de Saint-Denis

² Voie suivie par la ville de Poitiers

CONCEPTS ET FORMES POUR LE(S) FUTUR(S) DE L'HABITAT

Par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture)

Le futur de l'habitat, appel à consultation de recherches, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, février 2002. Extrait

CONCEPTS ET FORMES POUR LE(S) FUTUR(S) DE L'HABITAT

Par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture)

Le futur de l'habitat, appel à consultation de recherches, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, février 2002. Extrait

D'une part, l'évolution de la demande, des technologies et des mentalités incitent à rechercher de nouveaux concepts pour l'habitat, d'autre part, les techniques de construction et de maintenance, les outils de conception et de gestion, croisent de nouveaux instruments de simulation et de modélisation.

La création trouve ainsi de nouveaux champs d'application et facilite une prise de décision participative avec les usagers concernés. La conception des formes d'habitat évoluera dans les deux cas vers une prise en compte élargie de la demande et des différents facteurs du projet.

Cet axe aborde des questionnements récurrents. Cependant, croisées aux situations, aux méthodes de réflexion et aux moyens d'investigation d'aujourd'hui les réponses peuvent apporter des éclairages nouveaux par rapport aux propositions passées (cité jardin, cité radieuse). C'est dans ce cadre renouvelé qu'il est indispensable de reposer la problématique des concepts et des formes pour le futur de l'habitat.

Ainsi quelques axes de réflexions peuvent porter sur :

a. Evolution de la demande

Les mutations des modes de vie pourraient bouleverser non seulement la structure du logement mais également ses rapports avec son environnement physique, social et économique et cela en termes de :

- Vieillesse de la population.
- Augmentation des mobilités résidentielles et quotidiennes.
- Dialectique entre recentrage sur soi et besoin de communication.
- Affaiblissement de la structure familiale traditionnelle.
- Féminisation du travail salarié.
- Développement du travail à domicile grâce moyens de communication.
- Remise en cause d'une division sexuée du travail domestique.
- Mutation des rapports aux temps et à l'espace réduction du temps de travail, vers l'immédiateté, l'ubiquité, l'accélération des événements.
- Attention croissante pour la sécurité, la santé, la protection de l'environnement .
- L'usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication, est en mesure de modifier l'usage de l'habitat, ses statuts d'occupation et les modes d'habiter, son rapport à la ville (voire même à son environnement) ou aux services.
- Le recours à d'autres technologies qui comme la robotisation peuvent également agir sur la structure physique de l'habitat, les espaces extérieurs, les matériaux mis en oeuvre au même titre que les techniques constructives ou l'organisation des chantiers.
- La matière et le sensible - les ambiances -. La prise en compte de dimensions plus qualitatives : texture des matériaux, perception tactile, paysage sonore, les rapports matériel/immatériel, la dématérialisation de l'espace par des moyens d'éclairage et de scénographie.
- L'évolution de la notion de confort : prise en compte de nouvelles formes d'aspirations et de besoins tels que l'habitat antistress, l'espace refuge, voire même de décompression ou un transfert de standards de confort entre le lieu de travail, la voiture et l'habitation, par exemple dans le domaine du confort d'été et de la climatisation.
- La prise en compte des besoins spécifiques soulevés par le vieillissement, l'handicap ou par les plus jeunes... Ces besoins peuvent modifier la structure de l'espace et permettre le développement des services à l'habitat dans le cadre du soin à domicile par exemple.

b. Développement et mutation des outils d'aide à la conception, à la gestion et à la prise de décision

Les outils de la conception assistée par ordinateur (CAO) sont susceptibles de modifier les opérations concrètes de la pratique architecturale, en termes d'échelles, de communication de données, de prise en compte plus interactive des facteurs du projet ambiances, structures, matériaux, ancrage urbain, coûts...

Les outils de CAO utilisés en architecture intègrent par ailleurs des possibilités d'animation, de simulation et de modélisation susceptibles de présenter un projet à un large public et d'évoluer vers une élaboration plus collective de la décision.

c. Prise en compte et anticipation du renouvellement de certaines parties ou composants de l'habitat.

L'inscription de la pratique architecturale dans une logique de développement durable : cette approche est en mesure d'infléchir le choix du système constructif, l'agencement des espaces et le choix des composants, installations et matériaux.

Le rapport entre éléments mobiliers et éléments immobiliers qui pourrait connaître des changements dans un contexte de basculement de la suprématie du neuf à celle de l'ancien. Une conception qui remettrait en cause la pérennité homogène du bâti et considérerait les horizons temporels d'obsolescence du foncier, du bâti, des éléments du second oeuvre ou des installations et des possibilités de recyclage, de réaffectation. Elle se traduirait par des stratégies d'harmonisation d'assemblages différenciés ou la répartition de densités variées en contenu et en forme. Aussi, de nombreuses questions peuvent être soulevées ici, notamment

Comment repenser la structure des espaces de vie en fonction de la gestion des temps familiaux et de la mutation des attributions des rôles dans le foyer soulevées par les changements des temporalités quotidiennes et par la féminisation du travail salarié ?

Quelles seront les conséquences sur l'organisation spatiale du logement, de ses espaces de proximité et le développement des services ? L'aspect sécuritaire est hautement prioritaire en matière de demande sociale. Comment se traduira-t-il dans l'habitat de demain ? Quelle ergonomie du logement faudra-t-il développer pour une meilleure sécurité domestique ?

L'introduction des NTIC et de nouveaux équipements dans le logement nécessitera-t-elle de nouvelles configurations spatiales du logement ? Quelles ergonomies et interfaces pour les équipements de demain : la miniaturisation, le filaire ou le non filaire ? Les objets techniques seront-ils individualisés ou communs, nomades ou fixes ? Ces objets techniques permettront-ils l'autonomie du logement par rapport aux ressources (énergie, eau, etc.) ? Définissent-ils des topologies d'usages en résonance avec la structuration de l'espace construit ?

Les rapports des usagers à leur habitat sont modifiés par les technologies de communication. Nous assistons à un phénomène double qui est celui de l'ubiquité et de l'immédiateté. Comment ces nouveaux rapports espace-temps influenceront-ils la structure de l'habitat et comment influencent-ils déjà les modes d'habitat et ses rapports à la ville et aux services ?

Comment les outils de modélisation-simulation, les EDI vont-ils influencer les pratiques professionnelles et les processus de conception, de gestion et de prise de décision ?

L'habitat produit et/ou service

Le logement se trouve aujourd'hui à l'interface entre une logique d'équipement et des logiques de services. Or, l'habitat au sens large, comprenant les services de proximité, les accès et le stationnement des moyens de transport, les espaces extérieurs, est par contre encore largement régi par une logique d'équipement et ne fait guère l'objet d'investigations prospectives ou exploratoires.

Le cloisonnement institutionnel entre la gestion des espaces privés-semi-privés, publics- semi-publics, de la sécurité, des équipements et des services, est pourtant promis à des changements. Ce cloisonnement institutionnel et l'autonomie des services fait perdre de vue le potentiel qui réside dans une gestion spatio-temporelle intégrée et globale des espaces de proximité.

Cette logique de service qui gagnerait l'habitat et les quartiers résidentiels serait en mesure d'optimiser l'offre déjà existante et pourrait répondre avec beaucoup d'efficacité à une amélioration des conditions de vie tout en revalorisant le stock existant et cela sans interventions lourdes. Ainsi, l'offre immobilière dépassera plus largement l'aspect physique et matériel du logement et du quartier, pour recouvrir des aspects immatériels, tels que le couplage des services à la personne et au logement.

Sous quelles nouvelles formes se présenteront les équipements et les infrastructures pour qu'ils puissent répondre à une offre de service habitat ? Quel rôle peuvent jouer les technologies d'Information et de Communication dans le développement et la mise en forme de services ? Quelles en seront les répercussions sur l'habitat et ses usages ? Quelles mutations en termes d'internalisation et d'externalisation subiront les services à la personne et au logement entre "faire-faire" et "faire soi même" ? Qu'impliquera le développement d'un concept " service-logement ", voire même un "service-habitat" en termes d'organisation du secteur et des professionnels ? Quel rôle pourront jouer les technologies de communication dans ce cadre ?

Les technologies de communication rendent obsolètes les seuls rapports logement / espace de proximité pour élargir les liens vers des environnements plus lointains. Quelle modification des rapports entre le logement, l'espace de proximité et l'urbain induira l'évolution des services ?

Les espaces en prolongement des logements ou habitations se prêtent à accueillir des " facilités " diverses. Les espaces " verts " au même titre que les sous-sols, les entrées d'immeubles pour piéton comme les entrées de parking, abris pour " deux-roues ", les espaces de réunion ou associatif, les crèches, permettraient-ils d'optimiser les services rendus : container pour la livraison de marchandises ou de courrier, couplage des services d'accompagnement social avec la garde d'enfants et l'aide à domicile pour les espaces communs ?

Sous quelle forme apparaîtront-ils pour faciliter l'entretien et la maintenance ? Quel sera leur statut en terme d'appartenance et de gestion ?

Comment l'offre immobilière "habitat-service" peut-elle intégrer les nouveaux besoins d'usage : prise en compte des nouveaux rapports spatio-temporels des individus au travail, maintien à domicile des personnes âgées ? Le télétravail (ou le travail à distance) se développerait-il grâce à des bureaux de voisinage ou grâce aux services autour du travail à domicile ?

L'habitat : développement durable, ressources, traçabilité et temporalités

L'approche développement durable constitue un enjeu professionnel et culturel pour le secteur du bâtiment. Elle recouvre beaucoup de champs d'investigation liés à la gestion dans le temps des aspects socio-économiques et environnementaux des réalisations.

L'habitat comme projet de cohésion sociale est l'un des enjeux majeurs, que doit relever le secteur dans le cadre d'une approche durable. Il exige l'association des usagers au processus de décision.

Comment formuler la demande sociale et permettre la participation citoyenne et des usagers ? Comment les projets peuvent-ils intégrer les usages et des attentes différenciées dans les processus de prise de décision ? Quelles seront les incidences sur la dynamique de l'offre et le processus du projet ? Cette approche soulève également des questions sur la compatibilité des projets au plan politique et social. Dans quelle mesure les projets participent-ils à la réponse aux enjeux culturels et sociaux de nos villes ? De quelle manière ces projets contribuent-ils à maintenir ou à renouveler des normes et des valeurs collectivement partagées ?

Le rôle de la création, comme le rôle de l'environnement construit dans la transmission des valeurs (héritage culturel) sont des enjeux décisifs de la conception et du renouvellement urbain.

L'intégration urbaine du projet d'habitat en terme de rapport de l'ouvrage avec la morphologie de son quartier est soulevée dans un cadre renouvelé de réflexion par la prise en compte des temporalités urbaines. En effet, l'inscription urbaine du projet aborde ici la dimension spatiale et temporelle par rapport à la problématique du renouvellement et de la gestion dans le temps des dynamiques urbaines. Quel rapport entretiendrait l'habitat avec son environnement immédiat, différenciation ou immersion dans le paysage ? Quelle évolution de la notion de l'intégration urbaine attendue dans le cadre du renouvellement urbain et du développement urbain durable ?

La gestion des temporalités et des ressources constitue aussi une problématique cruciale pour le futur. Elle soulève, à travers la problématique des rythmes, des questionnements qui sont à la croisée de deux rapports au temps importants :

a. les rapports asynchrones entre les mutations des temps sociaux et les temporalités de l'habitat et de ses composants. Ses rapports se reflètent par un décalage fondamental entre l'habitat conçu comme pérenne et les cycles de vie familiale et individuelle en mutation. Ce décalage se reflète également à travers des évolutions différenciées entre la structure d'un parc relativement stable et d'une pyramide des âges tirée vers le haut.

b. Les rapports complexes entre les différentes temporalités des composants de bâtiment : structure, enveloppe, .gros oeuvre, second oeuvre et tiers oeuvre, approche cycle de vie et gestion des ressources.

La gestion des ressources dépasse le cadre écologique et intègre également le souci de management des savoirs, des connaissances et des compétences autour d'un projet d'habitat.

Cette double gestion (temporalités et ressources) est inhérente à l'approche globale du projet. Les approches cycle de vie et coût global permettraient la prise en considération des coûts d'investissement initiaux et des coûts différés d'usage et d'exploitation et ainsi l'optimisation des choix techniques et architecturaux afin de minimiser la consommation des ressources et les impacts financiers et environnementaux.

Cette approche suppose la capitalisation de l'information et des connaissances concernant la constitution initiale, l'ensemble de l'historique de la vie du bâtiment et le développement des sciences de la défaillance pour les composants et équipements du bâtiment.

Cependant, l'intervention sur l'existant pose le problème de la flexibilité du stock en rapport avec les temporalités : comment faciliter les opérations ciblées en minimisant les contraintes et les gênes ? La filière sèche constitue-t-elle une réponse à ces questionnements ou existe-t-il des techniques en filières humides permettant une gestion du stock en continu ?

La segmentation du fonctionnement du marché du bâtiment rend complexe l'approche globale du bâtiment : construction - exploitation - maintenance - réhabilitation - démolition - recyclage : quelles interfaces développer pour assurer la continuité ? Quelles solutions techniques, financières, logistiques et juridiques faudra-t-il envisager pour permettre les approches coût global et cycle de vie du bâtiment ? Afin de minimiser ou de cibler les interventions faudra-t-il maîtriser la durabilité des différents composants, voire pousser le concept de l'habitat à "durabilité limitée" à l'habitat à "durabilité programmée" ?

Quel sera l'impact sur l'organisation des industriels de la mise en place d'une stratégie de renouvellement en "douceur", avec une gêne minimisée ou maîtrisée relative à l'intervention en site occupé et aux préoccupations environnementales ? La prise en compte du cycle de vie remettra-t-elle en cause certains objets techniques et choix architecturaux. Quels enjeux et risques représente la démarche cycle de vie pour le secteur ?

L'activité du secteur du bâtiment pourra-t-elle évoluer vers une production à flux tendu ? Ce type de production remettrait-il en cause les techniques constructives actuelles ou l'organisation du secteur ?

**DEFINIR ET METTRE EN ŒUVRE
DES PROJETS DE GESTION URBAINE TERRITORIALISEE**

Par Ville & Quartiers

GIE entre la Caisse des dépôts et consignations et Union nationale Hlm, 2000
Extrait

DEFINIR ET METTRE EN ŒUVRE DES PROJETS DE GESTION URBAINE TERRITORIALISEE

Par Ville & Quartiers

GIE entre la Caisse des dépôts et consignations et Union nationale Hlm, 2000
Extrait

Plusieurs équipes de chercheurs travaillent actuellement sur l'évolution des services, sur leur qualité vécue et perçue par les usagers, sur les attentes des divers groupes d'habitants vivant dans les quartiers "en difficulté". Il est probable que des progrès seront prochainement effectués dans le champ du service public, de sa territorialisation, de son économie, et de son management.

En tout état de cause, avant d'aborder opérationnellement des projets d'amélioration de la gestion urbaine, il est indispensable de parler le même langage.

Gestion urbaine territorialisée

La gestion urbaine consiste dans le management et l'organisation du fonctionnement de services à l'usage des habitants, des entreprises résidentes et de ceux qui fréquentent périodiquement ou épisodiquement un territoire. Elle relève tout autant de l'action politique menée par les autorités publiques que du fonctionnement des services. On parle de gestion urbaine territorialisée en relation avec un territoire de projet exigeant une adaptation spécifique des services urbains, à l'attention des habitants concernés.

Le fait de rapprocher spatialement et fonctionnellement le service de l'utilisateur (gestion de proximité) est une modalité - parmi d'autres - de cette adaptation.

Quels services sont principalement concernés ?

- **les services du génie urbain**

eau, énergie, propreté, éclairage, circulation, stationnement, télécommunications, poste,

- **les services de l'hospitalité**

signalétique, information, sports, loisirs, culture, mobilité et déplacements, poste

- **les commerce et services marchands**

Il s'agit avant tout de services collectifs, mais on devra de plus en plus tenir compte du développement des services aux personnes et des services à domicile dont certains se substituent aux services collectifs.

- **les services de l'habitat**

services du génie urbain appliqués à l'habitat, accès aux droits, gardiennage, maintenance, tranquillité,

- **les services de la citoyenneté**

démarches administratives, accès aux droits, éducation, services sanitaires et sociaux, sécurité

**ACCES AUX SERVICES ESSENTIELS :
PROPOSITION POUR LA GARANTIE D'ACCES
AUX SERVICES ESSENTIELS**

Par le Comité français pour le sommet mondial du développement durable

Livre blanc des acteurs français du développement durable. Johannesburg 2002.
Extrait pp 126-130

ACCES AUX SERVICES ESSENTIELS : PROPOSITION POUR LA GARANTIE D'ACCES AUX SERVICES ESSENTIELS

Par le Comité français pour le sommet mondial du développement durable

Livre blanc des acteurs français du développement durable. Johannesburg 2002.
Extrait pp 126-130

Proposition de déclaration pour la garantie d'accès aux services essentiels

1. Nature et finalités des services essentiels

La nature et les finalités des services essentiels ont été définies dans le cadre des mesures d'application prévues aux articles 11 et 12 du "Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels" adopté par l'Assemblée générale de l'ONU le 16 décembre 1966 et entré en vigueur le 3 janvier 1976.

• **Les services essentiels sont les services vitaux ou les services de base indispensables à une vie digne et décente, notamment :**

- les services collectifs d'eau potable et d'assainissement ;
- les services collectifs de propreté et d'élimination des déchets ;
- les services de distribution d'énergie ;
- les services de transport public quotidien ;
- les services d'information et de télécommunication.

Les niveaux de service et les usages à satisfaire sont à préciser à la fois pour chaque service et pour chaque territoire. Les services deviennent essentiels au fur et à mesure du développement économique et social. La liste des services concernés doit donc être une liste en extension, contribuant au développement des territoires, notamment par l'accès aux moyens d'information et de communication de base (radio, téléphone, Internet).

Le développement de ces services essentiels, qui font appel à des réseaux et qui contribuent directement à la desserte des logements et des lieux de travail, doit être associé à celui des services de santé et de logement social.

• **Pour délivrer les services essentiels, il faut préserver les ressources naturelles :** eau, air, ressources non renouvelables ou rares (énergies fossiles, matériaux naturels), patrimoine naturel (biodiversité, forêt primaire).

• **Les droits d'accès aux services essentiels répondent aux finalités suivantes :**

L'accès aux services essentiels constitue un élément inhérent à la dignité humaine. Ils sont l'un des fondements du développement durable et un élément important de la protection de l'environnement. Ces services contribuent également à la santé, à la sécurité et au bien-être des êtres humains. Leur vocation est de satisfaire les besoins collectifs et individuels sur l'ensemble de la planète avec un niveau de qualité adéquat et à un prix supportable par l'utilisateur final. Leur mise en œuvre doit être engagée selon un calendrier rapide et un programme précis, en garantissant le meilleur usage des ressources rares : ressources naturelles, savoir-faire, technologies, capital... en tenant compte des spécificités locales.

Enfin, ces services sont organisés de façon à satisfaire les attentes des populations intéressées, s'exprimant tant comme usagers que comme citoyens.

Les services essentiels sont l'un des fondements du développement durable et un élément important de la protection de l'environnement ; leur accès doit être garanti pour tous dans les meilleurs délais.

2. Principes constitutifs de la garantie d'accès

Les principes visant à garantir la mise à disposition effective des services essentiels concernent aussi bien l'accès que l'usage. Ces principes sont les suivants :

• **L'eau et l'air ne sont pas des marchandises.**

Ces ressources sont des biens publics qui ne peuvent faire l'objet d'une **appropriation** privée. Les autorités publiques sont responsables de la connaissance et de la gestion des ressources naturelles : inventaire, possibilités de prélèvement, répartition...

• **Les autorités publiques sont responsables de l'organisation des services essentiels.**

Les pouvoirs publics doivent **mettre en œuvre des politiques garantissant l'accès** aux services essentiels. La responsabilité d'organiser les services essentiels et celle d'en préciser la tarification leur reviennent. La **dimension locale** de l'organisation des services essentiels par les autorités et les communautés locales est prépondérante.

• **Les services essentiels sont des services d'intérêt général.**

Ils satisfont aux principes d'**égalité** de traitement, de **continuité**, ainsi qu'à des **objectifs de performance** et contribuent à la solidarité **sociale** et **territoriale**.

• **Les infrastructures collectives** en situation de monopole, directement nécessaires à la mise à disposition des services essentiels, ne peuvent faire l'objet d'une **appropriation privée de durée indéfinie ou définitive**.

• **Les consommateurs et usagers-citoyens, les salariés et l'ensemble des parties prenantes contribuent à la définition, à l'organisation, à l'évaluation et au contrôle des services.**

Les usagers et les autres parties prenantes participent à la fois au recueil des **attentes**, au **choix** des solutions d'organisation et à l'**évaluation** pluraliste des résultats obtenus. À cet effet, l'ensemble des parties prenantes dispose d'un accès à des informations et à des indicateurs sur les performances techniques économiques, sociales et environnementales des services (indicateurs de développement durable) et d'un droit à une expertise autonome. Cette participation de tous les acteurs concernés contribue aux performances des services essentiels.

• **La mise en œuvre effective de la garantie d'accès comprend l'élaboration systématique d'un bilan et d'objectifs à atteindre, la quantification et le choix des moyens à mettre en œuvre, la fixation d'un calendrier.**

Chaque niveau d'administration et chaque catégorie de partenaires participent à la démarche en s'appuyant sur des évaluations externes. Les États concrétisent leur approche commune en adhérant au protocole issu de la présente déclaration. Ils fédèrent les propositions d'actions dans les programmes et rapports nationaux. Les pouvoirs locaux les déclinent dans des chartes et plans de réalisation qui pourraient être intégrés dans des agendas 21 établis au niveau des périmètres territoriaux pertinents.

Les pouvoirs publics doivent mettre en œuvre des politiques garantissant l'accès aux services essentiels. Ils ont la responsabilité d'organiser les services essentiels et d'en préciser la tarification.

3. Mécanismes de solidarité et de financement

Compte tenu de l'inégale répartition des ressources, des revenus, des populations, l'accès pour tous aux services essentiels suppose **la création par les autorités publiques de mécanismes de solidarité et de financement**. Ces mécanismes reposent sur la mutualisation des coûts et sur des tarifications appropriées localement, ainsi que sur des mécanismes de solidarité nationale et internationale.

• **Au niveau local**, nécessité de péréquations géographique et sociale :

- tarifs adaptés à la capacité économique des populations;
- compensations financières entre catégories d'usagers et/ou mise en jeu de crédits publics.

• **Au niveau national**, nécessité de mettre en place :

- une gestion des ressources ;
- une aide aux investissements si nécessaire ;
- une aide aux collectivités organisatrices pour l'accès aux compétences nécessaires à l'organisation des services et à la mise en œuvre de partenariats équilibrés ("capacity building").

• **Au niveau international**, nécessité de développer :

- la solidarité entre pays développés et pays en développement;
- les aides aux opérations de coopération, notamment de coopération décentralisée.

L'accès pour tous aux services essentiels suppose la création par les autorités publiques de mécanismes de solidarité et de financement lesquels reposent localement sur la mutualisation des coûts et sur des tarifications appropriées et comprennent au niveau national et international la gestion des ressources, les aides à l'investissement et la montée en compétence.

4. Parties prenantes à l'organisation des services

Les modalités d'organisation des services comme celles d'intervention des parties prenantes doivent être définies dans un objectif d'efficacité marquée et de mise en œuvre rapide.

• Organisation des services :

- **identification de l'ensemble des parties prenantes** : autorités publiques, population, communautés, opérateurs, salariés, ONG, réseaux locaux, institutions financières ;
- **définition claire de la responsabilité des différents acteurs** en distinguant les niveaux d'intervention, locaux ou nationaux... ;
- **mobilisation de l'ensemble des ressources disponibles ou mobilisables** : entreprises locales, informations et compétences techniques adaptées, éprouvées et économisant les ressources rares, organismes de développement, réseaux existants (emploi, santé, éducation). Le management de la demande, le développement des capacités locales, la synergie entre services et l'éco-efficience sont pris en compte de façon prioritaire ;
- **mise en place de mécanismes de consultation, d'évaluation, de démonstration associant les partenaires**, et en particulier les usagers-citoyens et les salariés. Les membres des commissions consultatives sont parties prenantes à la définition locale du service et au choix des moyens à mettre en œuvre. Des indicateurs de performance intégrant des indicateurs de développement durable permettent la mesure des résultats obtenus.

• Choix des modes de gestion des services

Les autorités publiques, pour maîtriser l'organisation des services, peuvent **choisir librement entre différents modes de gestion** : régie, organisme public, gestion déléguée à un opérateur privé ou public ou à une association. Ce libre choix, éclairé par des éléments de comparaison et d'**évaluation** des objectifs, doit pouvoir être réexaminé périodiquement et garantir la **réversibilité** du mode de gestion. Les autorités publiques ont la responsabilité de garantir la pérennité du service en renouvelant et en modernisant, en temps voulu, les installations.

• Partenariats entre les pouvoirs publics et les entreprises privées ou publiques

La mobilisation de l'ensemble des ressources disponibles nécessite le recours à des **partenariats multi-acteurs**, notamment dans le champ du savoir-faire, du retour d'expérience, du financement ou de la garantie de continuité des actions à entreprendre. Le **mode contractuel** est la forme privilégiée d'intervention des entreprises.

• Délégation de la responsabilité de mise en œuvre

La mise en œuvre de cette délégation (construction, exploitation...) est conduite dans le respect des principes suivants : efficacité économique, développement social, protection de l'environnement, mise en concurrence saine et loyale pour le choix du mieux disant, mécanisme d'évaluation et de contrôle. Le regroupement de la gestion des services complémentaires et l'attribution de licences territoriales, si nécessaire exclusives, sont mis en œuvre lorsqu'ils permettent d'améliorer l'efficacité économique.

La mobilisation de l'ensemble des ressources disponibles nécessite le recours à des partenariats multi-acteurs, notamment dans le champ du savoir-faire, du retour d'expérience, du financement ou de la garantie de continuité des actions à entreprendre. L'accès pour tous aux services essentiels suppose la création par les autorités publiques de mécanismes de solidarité et de financement lesquels reposent localement sur la mutualisation des coûts et sur des tarifications appropriées et comprennent au niveau national et international la gestion des ressources, les aides à l'investissement et la montée en compétence.

4. Parties prenantes à l'organisation des services

Les modalités d'organisation des services comme celles d'intervention des parties prenantes doivent être définies dans un objectif d'efficacité marquée et de mise en œuvre rapide.

• Organisation des services :

- **identification de l'ensemble des parties prenantes** : autorités publiques, population, communautés, opérateurs, salariés, ONG, réseaux locaux, institutions financières ;
- **définition claire de la responsabilité des différents acteurs** en distinguant les niveaux d'intervention, locaux ou nationaux... ;
- **mobilisation de l'ensemble des ressources disponibles ou mobilisables** : entreprises locales, informations et compétences techniques adaptées, éprouvées et économisant les ressources rares, organismes de développement, réseaux existants (emploi, santé, éducation). Le management de la demande, le développement des capacités locales, la synergie entre services et l'éco-efficience sont pris en compte de façon prioritaire ;
- **mise en place de mécanismes de consultation, d'évaluation, de démonstration associant les partenaires**, et en particulier les usagers-citoyens et les salariés. Les membres des commissions consultatives sont parties prenantes à la définition locale du service et au choix des moyens à mettre en œuvre. Des indicateurs de performance intégrant des indicateurs de développement durable permettent la mesure des résultats obtenus.

• **Choix des modes de gestion des services**

Les autorités publiques, pour maîtriser l'organisation des services, peuvent **choisir librement entre différents modes de gestion** : régie, organisme public, gestion déléguée à un opérateur privé ou public ou à une association. Ce libre choix, éclairé par des éléments de comparaison et d'**évaluation** des objectifs, doit pouvoir être réexaminé périodiquement et garantir la **réversibilité** du mode de gestion. Les autorités publiques ont la responsabilité de garantir la pérennité du service en renouvelant et en modernisant, en temps voulu, les installations.

• **Partenariats entre les pouvoirs publics et les entreprises privées ou publiques**

La mobilisation de l'ensemble des ressources disponibles nécessite le recours à des **partenariats multi-acteurs**, notamment dans le champ du savoir-faire, du retour d'expérience, du financement ou de la garantie de continuité des actions à entreprendre. Le **mode contractuel** est la forme privilégiée d'intervention des entreprises.

• **Délégation de la responsabilité de mise en œuvre**

La mise en œuvre de cette délégation (construction, exploitation...) est conduite dans le respect des principes suivants : efficacité économique, développement social, protection de l'environnement, mise en concurrence saine et loyale pour le choix du mieux disant, mécanisme d'évaluation et de contrôle. Le regroupement de la gestion des services complémentaires et l'attribution de licences territoriales, si nécessaire exclusives, sont mis en œuvre lorsqu'ils permettent d'améliorer l'efficacité économique.

La mobilisation de l'ensemble des ressources disponibles nécessite le recours à des partenariats multi-acteurs, notamment dans le champ du savoir-faire, du retour d'expérience, du financement ou de la garantie de continuité des actions à entreprendre.

**LA PROBLÉMATIQUE DES SERVICES DE PROXIMITÉ
ACTIVITÉS DE PROXIMITÉ, 43 EXPÉRIENCES TERRITORIALES
BILAN D'UNE INITIATIVE LANCÉE PAR LE GROUPE ACTUEL**

DATAR

La documentation française – 1999. Extrait pp12-13

LA PROBLÉMATIQUE DES SERVICES DE PROXIMITÉ ACTIVITÉS DE PROXIMITÉ, 43 EXPÉRIENCES TERRITORIALES BILAN D'UNE INITIATIVE LANCÉE PAR LE GROUPE ACTUEL

DATAR

La documentation française – 1999. Extrait pp. 12-13

La crise de l'emploi et l'évolution de la société ont placé les services au rang des secteurs prometteurs pour l'avenir à la fois en termes d'emplois, de cadre et de conditions de vie. Tant du côté des ménages, des entreprises que des collectivités locales, des besoins très importants existent mais des freins divers semblent en limiter l'extension et leur traduction en activités. De fait, la construction de nouveaux marchés face à ces besoins ne se réalise que très progressivement.

L'Etat, les collectivités ou territoriales, les instances représentatives des entreprises ainsi que les associations ont pris depuis quelques années des initiatives qui s'inscrivent dans la perspective de déployer ces activités insuffisamment mises en valeur. Sans doute ces dynamiques construites sur des partenariats locaux peuvent-elles apporter un environnement très porteur et contribuer à l'émergence de ces nouvelles activités dès lors que l'on s'applique à lever les obstacles qui en freinent le développement.

Des besoins à satisfaire

Les services de proximité sont conçus comme une réponse à des besoins nouveaux résultant des évolutions structurelles de notre société :

- les besoins liés à l'allongement de la durée de la vie et à l'isolement des personnes âgées du fait des modifications des modes de vie et des structures familiales,
- les besoins liés à l'accroissement du travail des femmes et aux modifications consécutives de la gestion de la sphère domestique,
- les besoins liés à la dégradation des structures sociales intermédiaires autrefois productrices de liens sociaux (églises, patronages, organisations de jeunesse...),
- les besoins liés à l'organisation sociale du temps hors travail (loisirs, culture notamment),
- les besoins liés à l'évolution des modes de vie (environnement, sécurité, habitat ..).

L'émergence d'une offre de services adaptée à ces nouveaux besoins constitue tout l'enjeu du développement des services de proximité. Par exemple, l'allongement de la durée de la vie et la part de plus en plus importante que représentent les personnes âgées dans notre société créent des besoins nouveaux importants : besoins de garde et présence à domicile, besoins d'accompagnement, besoins ménagers et d'entretien, besoins de loisirs...

Une partie de ces besoins peut se transformer - pour autant que les moyens de leur viabilisation existent - en demande car ils émanent de consommateurs captifs qui se trouvent dans une quasi-obligation de recourir au service. Par exemple, une personne âgée dépendante sera dans l'obligation de se faire aider à son domicile pour les tâches quotidiennes auxquelles elle a à faire face.

En revanche, d'autres besoins sont moins vitaux et ne se transforment que si certaines conditions se trouvent réunies en demande de services. Ce sont par exemple les besoins ponctuels de garde d'enfants, de prestations à domicile (repassage, ménage, nettoyage de véhicules, aide aux formalités administratives...). Comment, à partir de ces besoins, faire émerger une demande solvable susceptible de permettre le développement durable d'activités de services et d'emplois? Comment accroître la demande auprès de consommateurs nouveaux et non captifs? Ici se situe la question centrale du développement des services de proximité.

INEGALITES ECOLOGIQUES, INEGALITES SOCIALES

Par le Comité français pour le sommet mondial du développement durable à
Johannesburg

Livre blanc des acteurs français pour le développement durable. Johannesburg,
2002. Extrait

INEGALITES ECOLOGIQUES, INEGALITES SOCIALES

Par le Comité français pour le sommet mondial du développement durable à Johannesburg

Livre blanc des acteurs français pour le développement durable. Johannesburg, 2002. Extrait

A - INEGALITES SOCIALES ET INEGALITES ECOLOGIQUES.

1. De quoi parle-t-on ?

• Qu'est-ce qu'une "inégalité écologique" ?

Cette expression assez peu usuelle désigne en général une différence de situation entre des individus ou des groupes sociaux :

- qui s'apprécie non seulement au regard de considérations "écologiques" au sens strict (pollutions, hygiène publique, milieux naturels...), mais aussi en termes d'espace vital, de ressources renouvelables accessibles, de qualité des établissements humains, de conditions de vie, de paysage, etc. ;
- que l'on considère comme contraire aux droits ou au respect de la personne humaine, et de surcroît susceptible d'engendrer des déséquilibres préjudiciables au bon fonctionnement de la collectivité.

• Les inégalités écologiques : un champ très étendu.

Le champ des "inégalités écologiques" est en fait fort étendu et recouvre aussi bien une exposition aux risques naturels et techniques, une dégradation de la qualité de vie, une privation relative de certains biens et services communs allant jusqu'à un accès restreint ou altéré à des ressources vitales, toutes choses se traduisant par une altération du potentiel de développement au sens plein du terme.

• Des inégalités écologiques positives.

De fortes différences de situation "écologique" ne sont pas que négatives, et parfois tout au contraire : une partie importante de la population peut bénéficier d'un environnement de bonne qualité, en ayant plus ou moins la faculté d'en tirer réellement profit. Pour des territoires moins urbanisés ou équipés en infrastructures techniques, l'espace disponible et l'environnement peuvent offrir des compensations, des avantages et des opportunités spécifiques pour les populations qui y vivent et pour la collectivité. Cela vaut non seulement pour l'attrait offert du point de vue des entreprises susceptibles de s'implanter ou des activités touristiques, mais aussi pour la santé publique, la production d'eau de bonne qualité, l'utilisation de techniques d'assainissement innovantes et peu onéreuses, et pour la production de diverses ressources difficiles ou impossibles à obtenir ailleurs.

Pour cette raison, "l'égalité écologique" ne peut être considérée comme un objectif du développement durable, les territoires comportant par essence des avantages spécifiques qu'il serait illusoire de penser transférer et, plus encore, dangereux de niveler – comme auraient tendance à le faire nombre de projets techniques et économiques inadaptés ; par exemple, dans les milieux ruraux, celui d'une agroindustrie prédatrice et à court terme. *Le champ des "inégalités écologiques" est en fait fort étendu et recouvre aussi bien une exposition aux risques naturels et techniques, une dégradation de la qualité de vie, une privation relative de certains biens et services communs allant jusqu'à un accès restreint ou altéré à des ressources vitales, toutes choses se traduisant par une altération du potentiel de développement au sens plein du terme.*

A.1 (a) Les malheurs de l'arithmétique.

• Des inégalités difficiles à évaluer...

Autant il semble aisé de saisir ce qu'est une inégalité de pouvoir d'achat, quantifiable en termes monétaires, voire une inégalité sociale, souvent mesurable en termes d'accès à un service, autant nombre d'inégalités écologiques sont difficiles à évaluer en raison des obstacles à l'évaluation même des biens environnementaux et leur qualité, et en raison de certains paradoxes. Ainsi, la comptabilité du patrimoine naturel ou des paysages soulève des difficultés théoriques et pratiques considérables ; de surcroît, les catastrophes naturelles ou les accidents de la circulation engendrent des activités de marché qui viennent augmenter le produit intérieur brut, mesure actuellement la plus répandue de la richesse et du bien-être.

• **... et par conséquent omises.**

La difficulté de quantifier les inégalités écologiques ou le fait qu'elles ne s'expriment pas ou mal sur un marché (accès inégal à un habitat sain, à l'information et aux savoirs environnementaux, etc.) pousse à ne pas les prendre en considération. Ce qui n'est pas exprimé de façon monétaire se voit rarement concéder le statut d'objet des politiques et des négociations entre acteurs.

• **Les hommes et l'environnement : les deux richesses oubliées de l'économie.**

Conscient des limites usuelles de la mesure du développement et de l'évaluation des effets des politiques, le PNUD a été conduit à adopter en 1990 un "indicateur de développement humain". Il s'agit de remettre au premier plan deux richesses fondamentales oubliées par l'économie : les êtres humains et leur environnement naturel. L'espérance de vie, le niveau d'instruction, et le revenu sont les trois critères essentiels pris en compte auxquels viennent désormais s'ajouter trois autres depuis 1995 : l'un sur la pauvreté, deux autres sur l'inégalité entre sexes. Divers travaux se poursuivent pour tendre vers des indicateurs de bien-être, et mesurer les coûts et les charges environnementaux, mais bien peu se préoccupent de la répartition des coûts et de celle des avantages.

La difficulté de quantifier les inégalités écologiques ou le fait qu'elles ne s'expriment pas ou mal sur un marché (accès inégal à un habitat sain, à l'information et aux savoirs environnementaux, etc.) pousse à ne pas les prendre en considération.

A.1 (b) *Les inégalités se cumulent.*

Du fait de la monétarisation des biens et services et de la domination de l'échange mercantile, ceux qui n'ont pas accès aux financements de base (revenu stabilisé, accumulation primitive, assurances, confiance...) se trouvent souvent exclus de l'accès à un environnement de qualité, sain, sûr, productif, agréable et digne.

• **Inégalités sociales et environnementales : des inégalités convergentes.**

Les inégalités environnementales socialement dommageables vont généralement de pair avec d'autres inégalités sociales. Il est aussi par exemple très fréquent que le chômage ou des conditions de travail déplorables convergent avec un environnement défavorable ou très défavorable dans l'habitat, et/ou des conditions de déplacement du même ordre. Non seulement les pauvres sont privés d'aménités individuelles, mais leur accès aux biens collectifs et communs est raréfié. En particulier, la répartition ou le traitement des effets externes – nuisances, risques naturels et industriels... – est d'autant plus inégale que le poids des acteurs l'est aussi dans la négociation implicite ou explicite dont ils font l'objet.

• **Handicaps culturels : des obstacles au développement durable.**

Plus grave encore, en termes de développement durable, les handicaps culturels de populations nombreuses et défavorisées (éducation, accès à l'information, aux productions des sciences environnementales, transformation des connaissances en moyens de développement...) forment autant d'obstacles essentiels à un changement significatif dans les processus inégalitaires.

Du fait de la monétarisation des biens et services et de la domination de l'échange mercantile, ceux qui n'ont pas accès aux financements de base (revenu stabilisé, accumulation primitive, assurances, confiance...) se trouvent souvent exclus de l'accès à un environnement de qualité.

A.1 (c) *La lutte contre les inégalités écologiques se heurte à des difficultés spécifiques.*

Face aux inégalités de toutes sortes ressenties aujourd'hui comme des injustices, le financement des actions collectives est rarement admis d'emblée. L'identification des besoins est en outre perturbée par deux attitudes : celle du "passager clandestin" (celui qui refuse de payer la production de biens collectifs) et celle de "l'égoïste rationnel" (celui qui se réserve les avantages obtenus collectivement en établissant un "droit d'accès").

Le discours et la pratique politiques négligent le plus souvent les inégalités écologiques, ne considérant que les inégalités économiques et sociales classiques. On chercherait sans doute vainement des stratégies les prenant comme axe principal, même si de nombreuses actions Nord-Sud en matière d'environnement et d'énergie vont évidemment dans ce sens.

Le discours et la pratique politiques négligent le plus souvent les inégalités écologiques, ne considérant que les inégalités économiques et sociales classiques.

A.1 (d) *Formes d'inégalité.*

On peut les considérer de diverses manières. L'une d'elles serait de les classer en fonction de l'échelle géographique (du local au global), et plus finement, en fonction des pratiques : dans l'habitat, au travail, etc. On choisira un autre angle d'attaque, plus transversal.

Inégalités d'accès aux besoins élémentaires.

Pour les pays présentant de considérables disparités de distribution et d'accès aux ressources et revenus, le calcul par personne de l'espace environnemental théorique nécessaire par habitant ("empreinte écologique") est une approche incomplète pour traiter la question. Alors qu'une petite élite surexploite considérablement les ressources et produit une grande quantité de déchets, la majorité se voit contrainte, faute d'accès, d'utiliser nettement moins de ressources que ce qui pourrait être considéré comme nécessaire à sa survie.

Droit au logement, droit à la santé, droit à l'éducation, droits collectifs viennent rappeler que la satisfaction des besoins élémentaires n'est pas assurée pour tous et partout dans le monde. L'accès en est souvent restreint par des règles, des privilèges et des modes de fonctionnement de la société qui font peser une lourde charge sur les groupes sociaux écartés.

Inégalités devant le risque.

L'exposition aux pollutions et aux risques industriels, chimiques, et naturels est en général le lot des populations défavorisées. À de faibles revenus s'ajoute souvent une ségrégation spatiale liant les risques écologiques et les inégalités sociales. Le binôme pauvreté/environnement dégradé, bien visible dans les grandes métropoles du Sud, montre que la composante écologique n'est jamais absente. La silicose, l'abestose et diverses formes de cancer d'origine professionnelle ne sont pas des maladies de riches ; de même qu'on recense très peu de cadres tombés d'un échafaudage. Nombre de pathologies ou d'accidents ont pour cause l'ignorance des conditions environnementales, par exemple pour l'utilisation de composés hautement toxiques en milieu industriel, domestique ou agricole. Les nouveaux risques encourus dans l'exploitation des ressources du vivant – dissémination incontrôlable d'OGM, épizooties liées à un élevage ou une nourriture animale industrialisés, surexploitation de la biodiversité ou uniformisation des espèces, etc. –, peuvent frapper très largement, lorsqu'ils viennent à se concrétiser. Toutefois, l'expérience montre que ce sont presque toujours les plus présents en aval des processus et les plus faibles qui sont les plus exposés aux conséquences sanitaires et économiques, ce qui aggrave les inégalités. Dans ce domaine, le principe de précaution trouve son application la plus évidente, tant les atteintes au vivant restent difficilement réparables, et souvent irrémédiables.

Inégalités de pouvoir.

La destruction du patrimoine naturel et la surexploitation de certaines ressources ne sont pas seulement incompatibles avec le développement durable ; fréquemment, elles participent de la perpétuation de rapports de domination entre les pays, et au sein des sociétés locales. Les entreprises – étrangères ou locales – intéressées à exporter au Nord les produits des pays du Sud portent souvent une grave responsabilité dans les effets sociaux pervers d'une forme "d'essartage" des cultures vivrières traditionnelles par une agriculture industrielle. L'impact peut être dramatiquement amplifié par des retournements du marché mondial, comme pour la culture du café par exemple. Les effets environnementaux vont généralement de pair, créant une sorte de véritable dette écologique. Les agriculteurs les plus modestes peuvent se retrouver non seulement ruinés, mais ne disposant plus que de sols dévastés par le fait d'une intensification ignorant ou méprisant les facteurs naturels locaux. Les relations de domination ne concernent pas que les groupes sociaux.

Elles perdurent massivement entre les genres et les générations, les femmes, les personnes âgées, et les enfants étant globalement de loin les plus exposés et les moins armés dans les relations de pouvoir qui s'expriment au travers d'inégalités écologiques. Dans les situations de pauvreté, les femmes, en particulier, sont chargées des tâches les plus pénibles, voire les plus dangereuses, s'agissant de la recherche de l'accès aux biens naturels et aux services communs (eau, bois de chauffe, services de santé). Les inégalités de pouvoir que manifestent également certains choix techniques et financiers opérés en amont des processus d'exploitation des ressources écologiques comportent aussi des effets sociaux indésirables : travail des enfants, dislocation des cellules familiales, rupture des solidarités locales...

Droit au logement, droit à la santé, droit à l'éducation, droits collectifs viennent rappeler que la satisfaction des besoins élémentaires n'est pas assurée pour tous et partout dans le monde.

A.2. Échelles d'espace et de temps.

A.2 (a) Effets géographiques et spatiaux.

Les disparités écogéographiques les plus évidentes se situent entre le Nord et le Sud, et se réfèrent aux thèmes bien connus de l'eau, des déchets, de l'assainissement, des risques, de l'énergie, de l'accès à la terre, du logement, des transports publics... Mais, on les rencontre aussi de manière plus ou moins aiguë entre l'Ouest et l'Est, au sein des grandes régions et même, à l'échelle nationale ou même très locale, d'une commune ou d'un quartier à l'autre.

Les phénomènes naturels et le fonctionnement écosystémique de la planète conduisent parfois à des répercussions économiques et sociales plus ou moins éloignées (formation décalée de polluants secondaires comme l'ozone, transfert de pollutions acides ou nucléaires à longue distance, surexploitation d'espèces migratrices, rejets de gaz à effet de serre). Ainsi, l'effet de serre affectera d'abord un grand nombre de pays défavorisés (sécheresse, inondations, submersion marine, nouvelles pathologies endémiques, destruction des récifs coralliens, etc.).

De multiples facteurs humains contribuent à aggraver – ou à réduire – ces fossés.

Les phénomènes naturels et le fonctionnement écosystémique de la planète conduisent parfois à des répercussions économiques et sociales plus ou moins éloignées.

A.2 (b) La temporalité.

Les inégalités environnementales se développent au rythme des processus écologiques.

En outre, contrairement aux inégalités sociales et économiques classiques, leur atténuation souhaitable ne suit que d'assez loin l'évolution économique générale. Si les pays les plus riches ont pu sensiblement mieux régler les questions de pollution des milieux, ils sont loin d'être venus à bout de tous leurs problèmes environnementaux ; et les problèmes qui demeurent, à quelques exceptions notables près, affectent surtout les catégories sociales les moins nanties de ces pays. Surtout, l'inertie considérable des phénomènes fait que dans beaucoup de domaines (déchets nucléaires, pollution des sols, climat, étalement urbain, métropolisation à outrance...), même un accroissement rapide des ressources destinées à y parer ne permet pas d'espérer des résultats rapides.

En matière environnementale, le moyen et le long terme sont fréquemment déterminants et produisent des conséquences sociales différées, parfois gigantesques. Historiquement, le déclin ou la disparition de civilisations entières a souvent été étroitement lié à des bouleversements environnementaux provoqués par une amplification mutuelle des facteurs humains et des facteurs écologiques, alors que le succès d'autres sociétés a en revanche résulté d'une intelligence entre l'homme et son environnement. En dépit des progrès scientifiques et techniques permettant de mieux se prémunir des rétroactions de la nature, il n'est pas certain que ce constat soit fondamentalement remis en cause. On peut donc penser que la production différée d'inégalités sociales de nature écologique demeurera à l'avenir une question récurrente.

Historiquement, le déclin ou la disparition de civilisations entières a souvent été étroitement lié à des bouleversements environnementaux provoqués par une amplification mutuelle des facteurs humains et des facteurs écologiques, alors que le succès d'autres sociétés a en revanche résulté d'une intelligence entre l'homme et son environnement.

DEVELOPPEMENT DURABLE ET VIE QUOTIDIENNE

Association Consommation, logement et cadre de vie, 2000. Extrait

DEVELOPPEMENT DURABLE ET VIE QUOTIDIENNE

Consommation, logement et cadre de vie, 2000. Extrait

...
Prévus dans les contrats de plan, projets d'agglomération et chartes de pays serviront de base aux futurs contrats d'agglomération et aux contrats de pays qui pourront se conclure avec l'Etat et les régions sous forme de contrats particuliers jusqu'en 2003. Au delà de ces procédures de contractualisation, de plus en plus de collectivités territoriales s'engagent dans une démarche de développement durable et d'agendas 21 locaux.

Ces projets impliquent une démarche de développement à quatre dimensions : démocratique (nouvelle gouvernance), économique, équité sociale et environnementale, en intégrant le court et le long terme.

Parmi les outils mis en place, on peut trouver les modes de tarification, l'éco-conditionnalité des aides, la certification, l'évaluation environnementale, sociale et économique des plans et programmes, la mise à disposition de lieux, de temps et de formes d'expression...

Les démarches engagées doivent contribuer à intégrer l'environnement dans les processus de production et de consommation de biens et de services, à mettre en relation la demande (usagers, consommateurs, commandes publiques, besoins marchands et non marchands...), avec l'offre (éco-conditionnalité et mieux-disant social) de produits et de services qui minimisent les impacts environnementaux et sociaux.

Ainsi on rencontrera les démarches de chartes, labels, optimisation environnementale du développement, valorisation de l'image locale, innovation technologique, sociale et culturelle, développement d'activités intégrant l'environnement et créatrice d'emplois, concertation avec la population sur l'acceptabilité des projets et des risques, partenariats avec les acteurs économiques et sociaux dont les consommateurs, développement de services publics ou privés de qualité accessibles au plus grand nombre... (extrait du programme de mise en place des agendas 21 locaux)

Les domaines concernés par ces démarches sont notamment :

- la vie quotidienne (habitat, accessibilité, lieux d'activité, santé, hygiène de vie...),
- la gestion économe du patrimoine,
- la lutte contre l'effet de serre, l'énergie, les transports, la modification des comportements.

QUEL PEUT ÊTRE LE RÔLE DES CONSOMMATEURS ET D'UNE ASSOCIATION COMME LA CLCV ?

L'enjeu pour les consommateurs de cette démarche de développement durable, à partir d'une approche globale des questions «Consommation / Habitat / Environnement», est d'expérimenter et de développer une action qui apporte une amélioration concrète de la vie quotidienne, et qui les implique pour le long terme. C'est aussi pouvoir participer, personnellement et collectivement à un projet mobilisateur qui doit allier protection de l'environnement, qualité de la vie, protection de la santé et lutte contre les exclusions. Leur participation ne se décrète pas et il n'y a pas de recette miracle.

Il s'agit de réfléchir, élaborer, gérer, décider, évaluer, différemment. La participation des habitants n'est pas seulement une méthode pour plus de démocratie, elle est aussi un moyen d'une plus grande efficacité économique et sociale. Il faut se garder de confondre, information, concertation, consultation, négociation.

Quel cadre faut-il définir, avec quels moyens pour créer le maximum de conditions favorables à cette participation ?

Enfin il faut avoir à l'esprit que l'addition de points de vue individuels ne fait pas un point de vue collectif. Le développement d'une vie associative autonome, compétente, représentative, disposant de moyens d'expertise et de formation, est une condition pour une participation citoyenne soucieuse de l'intérêt général.

Il s'agit de s'appuyer, là où il existe, et de favoriser son émergence, là où il fait défaut, sur un mouvement associatif fort qui est un acteur socio-économique indispensable à l'équilibre de la société.

N'y a-t-il pas lieu au préalable de clarifier les rapports existants entre les consommateurs, citoyens, habitants, et les différents décideurs à qui ils ont à faire ? Comment identifier les lieux, moments, niveaux et moyens de la concertation à mettre en place ?

QUELS SONT LES DOMAINES D'ACTION POSSIBLES POUR LES CONSOMMATEURS ET LES HABITANTS ?

C'est le plus souvent à partir de préoccupations concrètes, pratiques, que la prise de conscience d'un engagement éco-citoyen commence. Consommer « vert et malin », c'est la démarche de celles et ceux que l'on peut appeler les « consommateurs éco-citoyens ». Pour être généralisée, donc efficace, elle doit permettre de vivre mieux, de se faciliter la vie, tout en préservant les ressources, en limitant les nuisances, en développant la solidarité, et... en faisant des économies.

Trois domaines méritent d'être explorés : la consommation, l'habitat, les services et équipements.

- maîtriser les consommations domestiques
- acheter futé (produits respectueux de l'environnement, loyaux et sains, éthiques et solidaires...)
- réduire les nuisances à la source

Comment permettre à chacun d'exercer sa liberté et sa citoyenneté, et d'accéder à ces différents produits et services quels que soient les revenus ?

Comment associer les habitants à l'élaboration, au déroulement et à l'évaluation des agendas 21 locaux ?

COMMENT LES CONSOMMATEURS PEUVENT-ILS ÊTRE ACTEURS D'UNE CONSOMMATION DURABLE ?

La distribution de l'eau et l'assainissement, les transports en commun, les déchets ménagers, la restauration collective (cantines scolaires, hôpitaux, entreprises...), l'énergie, les télécommunications et réseaux, mais aussi les types de produits, des filières garanties, etc., sont autant de domaines concrets où peut se pratiquer une participation approfondie de l'ensemble de la population :

Comment réaliser une information précise, transparente, le recueil des doléances, etc.

Comment mettre en place des commissions locales auprès de l'ensemble des services publics locaux concédés ou en régie, afin que toutes les forces vives concernées puissent confronter leurs points de vue, faire des propositions ?

La réalisation de consultations du type conférence du citoyen, référendum local, sur les projets d'aménagement, de développement de produits et labels régionaux, de soutien à tel ou tel type de production peut-elle être un moyen efficace et dans quelles conditions ?

COMMENT LES HABITANTS PEUVENT-ILS ÊTRE «CO-PRODUCTEURS» DU RENOUVELLEMENT URBAIN ?

Avant toute chose, il faut se demander avec qui et comment, les études préalables, l'élaboration des projets, leur programmation et leur évaluation seront réalisés. Il faut aussi définir comment sera évalué l'impact des projets et des décisions. Il importe de préciser au préalable les règles en vigueur.

La négociation collective dans le secteur locatif

Tout ce qui concerne la modification de la chose louée (équipements, confort, services), l'évolution du loyer et des charges relève de la négociation collective prévue par l'article 42 de la loi de décembre 1986.

En copropriété

Le conseil syndical est l'organisme pivot dans la sensibilisation des copropriétaires et la préparation des assemblées générales qui prennent les décisions.

Pour les constructions neuves

La collectivité qui projette une nouvelle zone d'habitation, une reconquête du centre ancien, a tout intérêt là aussi à créer un comité de pilotage et de suivi, comprenant des associations de locataires, et copropriétaires représentatives. Il s'agit de se concerter sur le type de construction, d'aménagement, de libre accès énergétique, de desserte....

En matière de services

Il est nécessaire d'évaluer les besoins domestiques et de proximité, en identifiant ceux qui sont totalement, partiellement ou pas du tout solvables. Ces activités sont source de satisfaction et créatrices d'emploi. Encore faut-il imaginer comment associer la population au recensement de ces besoins et aux solutions à apporter. Pour chacune d'elles les modalités de l'offre, de la fixation du prix, du libre choix doivent être décidés avec les habitants. Cela peut se faire au niveau d'un quartier, d'une agglomération, en tenant compte de ce qui est dit au niveau de l'habitat.

Comment organiser l'information, la concertation, la négociation, et avec quels moyens lors des opérations globales d'aménagement des quartiers qui concernent toute la population ? Comment impliquer toutes les forces vives concernées : associations diverses, comités de quartier, scolaires, centre sociaux, commerçants, entreprises de service ou d'insertion... Comment peut-on passer à une étape supérieure des procédures d'enquête et de consultation.

Dans le domaine de l'habitat, il s'agit de favoriser sur tout le territoire de la ville le maximum de mixité sociale, économique, culturelle, ainsi que l'égalité de traitement vis à vis de tous les citoyens.

Les Conférences Intercommunales pour le Logement peuvent-elles être un lieu où se conçoit cette mixité et être connectées avec la préparation d'un agenda 21 local ?

Pour ce qui relève des rapports individuels et collectifs entre bailleurs et locataires, et entre copropriétaires et syndic, quels rôles et moyens spécifiques pour les associations dont l'objet est la défense et la représentation des intérêts des locataires et copropriétaires, seules habilitées à traiter avec les bailleurs, les syndicats et la collectivité ?

LE DEVELOPPEMENT DURABLE ET LES POLITIQUES URBAINES ET D'HABITAT

Par l'Union nationale Hlm

Les Hlm et le développement durable – Rapport introductif du congrès de
l'Union nationale Hlm du 21-24 juin 2001 à Toulouse. Extrait pp14-18

LE DEVELOPPEMENT DURABLE ET LES POLITIQUES URBAINES ET D'HABITAT

Par l'Union nationale Hlm

Les Hlm et le développement durable – Rapport introductif du congrès de l'Union nationale
Hlm du 21-24 juin 2001 à Toulouse. Extrait pp14-18

C'est ainsi que dans, le champ qui est celui du Mouvement HLM les pouvoirs publics et les acteurs du logement social ont, pour s'inscrire dans une perspective de développement durable, à répondre directement à trois séries d'enjeux majeurs :

- **Enjeux de pertinence sociale et de solidarité** : répondre dans le champ de la ville et de l'habitat à des attentes fortes, qui se diversifient et se font plus exigeantes. Lutter contre la spécialisation et la tendance à la ségrégation territoriale, destructrices de la cohésion sociale et du modèle français de société, et porteuses de coûts sociaux et d'insécurité de moins en moins supportables.
- **Enjeux environnementaux** : répondre aux nécessités de la lutte contre l'effet de serre, à travers la production et la gestion de l'habitat, à travers un développement urbain mieux maîtrisé, économiser les ressources rares ; mais répondre également à l'exigence immédiate d'un cadre de vie agréable et sain.
- **Enjeux de gouvernance** : s'inscrire en partenaires efficaces dans les processus décisionnels, en contribuant à éclairer et à soutenir les choix collectifs. Favoriser l'expression et la participation des habitants.

2.1 - Enjeux de solidarité : répondre à des besoins diversifiés qui nécessitent un changement dans les modes de faire et de penser

2.1.1 La société ayant fortement évolué lors des dernières décennies, les besoins et les attentes en matière de logement se sont fortement diversifiés.

En effet, à côté des besoins traditionnels, nés des difficultés « simplement » économiques, de l'écart habituel revenus/prix du marché, émergent d'importants besoins plus difficiles à cerner, liés aux diverses formes de précarité et d'instabilité des situations, et à des modes de vie et des cultures plus variés :

- **Pauvreté associée à un cumul de difficultés pouvant déboucher sur l'exclusion** ;
- **Précarité sans pauvreté du fait de revenus irréguliers**, de la banalisation des situations de travail « flexibles », des parcours professionnels discontinus, subis (effets des mutations technologiques, des délocalisations,...), mais aussi voulus ;
- **Aléas de la vie personnelle**, professionnelle et familiale (séparations, garde alternée, recompositions familiales) avec pour conséquence des variations importantes et brusques des situations, qui ne sont pas forcément la marque d'un échec ;
- **Evolutions générationnelles et intergénérationnelles différentes**, à la fois par des situations nouvelles aux extrêmes de la vie (entrée plus tardive dans la vie active ou conjugale ; fréquence plus grande des situations de grand âge, et progrès médical qui permet l'aspiration à l'autonomie des handicapés par l'âge ou la santé physique ou mentale) et par le fait que ces extrêmes ne sont pas naturellement pris en charge dans le cadre de la famille ou de la « communauté villageoise »,
- **Diversité des modes de vie et des cultures**, qui créent un rapport différent à l'habitat et à la communauté de vie qu'il représente. Ceci s'accompagne aussi bien de convivialité que de tensions de voisinage.
- **Inégalités croissantes** qui s'inscrivent désormais dans des lignes de fracture territoriales, voire dans une ségrégation et une relégation dans des quartiers de ville.

Ces différentes situations créent des besoins qui doivent légitimement trouver une réponse dans l'habitat social, à travers une mission large au service des ménages modestes et défavorisés : on voit ainsi que l'objectif du

Mouvement Hlm d'éviter une spécialisation excessive du patrimoine social rencontre un besoin de solidarité émanant de catégories beaucoup plus vastes que les seuls démunis ou personnes cumulant les difficultés.

Ainsi, si les plus défavorisés n'ont un besoin de logement social que les Hlm doivent bien évidemment satisfaire - et ceci est conforme à l'objectif d'équité sociale - ils doivent aussi répondre à la demande multiple de catégories sociales bien intégrées, mais soumises plus qu'autrefois aux incertitudes de la vie, et susceptibles de contribuer à la mixité, à condition que l'on sache répondre à leurs besoins et trouver les outils adaptés en matière de réactivité et de couverture du risque locatif spécifique que constituent les changements dans la situation économique ou familiale.

La lutte contre l'exclusion implique d'ailleurs un effort en faveur des démunis qui passe par leur intégration dans des immeubles ou quartiers socialement équilibrés, à l'inverse d'une logique de spécialisation d'un patrimoine dans le logement des défavorisés.

2.1.2. Ces différents besoins se traduisent par des attentes nouvelles en matière d'habitat, des comportements nouveaux des demandeurs et des locataires, que l'on peut résumer de la manière suivante :

- **Demande de réactivité, voire d'immédiateté** dans les réponses aux besoins dès qu'ils apparaissent : attribution « sous huit jours » d'un logement, solvabilisation immédiate en cas d'aléa économique, changement de logement en urgence en cas de séparation familiale ou de mutation professionnelle, toutes ces demandes « impatientes » appellent une nouvelle réponse des Hlm.
- **Demande « d'amortisseur » des aléas de la vie pour certains, de réparation de difficultés plus profondes pour d'autres** : il s'agit toujours d'une demande d'adaptation du service rendu, de considération et de respect qu'on exige d'autant plus de l'institution qu'on les sent manquer dans les situations quotidiennes.
- **Demande de sécurité**, qu'il s'agisse de la sécurité d'accès ou du maintien dans le logement, qu'il s'agisse des attentes de sécurité physique dans l'habitat (importance nouvelle du thème habitat et santé, refus des antennes de téléphonie mobile...), ou qu'il s'agisse de la demande de sécurité urbaine. On attend de l'habitat, et dans l'habitat, la sécurisation que la vie quotidienne n'offre plus.
- **Demande d'accès à la ville** : la spécialisation urbaine n'est plus acceptée par ceux qui se sentent victimes d'une mise à l'écart. Chacun souhaite légitimement un accès égalitaire et équitable à la ville et à ses services, l'accès direct, dans son quartier, à toutes les commodités qu'offre la ville (activités, loisirs, commerces, savoirs). Le rapport au temps n'étant plus le même, avec une désynchronisation du rythme de travail, la demande d'amplitude horaire des services se fait aussi plus forte.
- **Demande de choix dans le type d'habitat**, de possibilité de mener son propre parcours résidentiel, dans une logique d'opportunités et d'ajustement aux besoins. L'investissement autour de l'école, des services ou des transports guide ainsi souvent la demande, et le souhait de « sortir ». du quartier (voire du parc social) pour soi-même ou pour ses enfants : l'attente de mutation de la part des locataires immigrés du parc social est à cet égard éclairante.
- **Demande de transparence et d'équité** : transparence des processus de décision d'attributions ou pour les locataires, transparence des décisions de réhabilitation, de niveau de service transparence des choix de la collectivité en matière de service, etc. Ceci est cohérent avec la notion de gouvernance.

Non seulement elle renvoie à la localisation des logements sociaux, à leur répartition sur le territoire au plus près de la demande, ou à leur attribution, en relation avec les collectivités locales qui peuvent être réticentes au développement de l'offre. Mais elle pose aussi celle du type d'offre, qu'il s'agisse des produits logements ou de leur statut d'occupation, locatif ou accession, cette dernière forme étant aujourd'hui préférée par une majorité d'habitants.

La question de l'offre de logement en lien avec les besoins actuels interpelle les « modes de faire » et suppose, pour que le logement social soit pleinement en phase avec les mouvements sociétaux, des changements dans les pratiques comme dans leur encadrement réglementaire.

En premier lieu, la consistance et la localisation du parc Hlm, largement décalées par rapport aux besoins, exigent un vigoureux renouvellement pour répondre, là où elle existe, à la demande dans sa diversité. Il faut à la fois relancer la production dans les zones tendues, et diversifier les produits offerts : type de logements, modes de

gestion, services associés, taille etc. (*ce point sera développé au chapitre 2.3 sur le renouvellement urbain et au chapitre 3.1 sur les approches économiques*).

Les modes d'attribution doivent être adaptés, et la logique qui exige, en contrepartie du droit au maintien dans les lieux (on entre dans son Hlm pour la vie), un parcours long et difficile pour accéder à un logement, n'est plus adaptée. Elle est injuste pour les plus fragiles, et elle fait également perdre aux Hlm des clientèles précieuses (jeunes ménages bien intégrés...).

Le droit au maintien dans les lieux n'est pas en cause, au contraire : il répond en effet à une attente plus forte que jamais face aux aléas de la vie, même si cette attente ne concerne pas tous les locataires. En particulier il intéresse moins les jeunes qui privilégient souvent la réponse immédiate et se détournent des Hlm¹.

De nouveaux modes de sécurisation du risque locatif sont à concevoir ou à développer. Aujourd'hui, un risque élevé apparaît chez des ménages ayant un revenu correct mais aléatoire (CDD). Les Hlm sont amenés à mettre en place des mécanismes de sécurisation qui sont critiqués, comme les cautions personnelles, et rendent le logement social peu accessibles à des ménages qui en ont pourtant besoin (et qui sont en outre par ailleurs une clientèle que l'on souhaite attirer). Or des mécanismes de solidarité adaptés à ces situations sont à peine ébauchés (locapass...).

Les problèmes autres qu'économiques (comportement, voisinage) doivent être réellement traités, et l'accompagnement social ne doit *plus* être simplement un peu d'huile qu'on met dans les rouages de l'attribution, mais être développé dans l'intérêt des ménages qui entrent en Hlm comme des ménages déjà en place. Sur ces aspects, le projet de Fondation pour l'insertion en cours d'étude à l'Union pourrait contribuer à la recherche de solutions.

Des politiques systématiques de mutations et de parcours résidentiels doivent être développées. On ne doit plus considérer (Hlm ou pouvoirs publics) qu'un ménage logé est un problème réglé dont on ne souhaite plus entendre parler, mais considérer au contraire que le ménage entre dans un parcours résidentiel qu'il doit pouvoir « piloter », mais qui doit être facilité et accompagné. De plus la mutation ne doit pas être vue comme une récompense réservée aux bons locataires, mais aussi comme un mode d'intégration des plus fragiles, de traitement d'une difficulté temporaire, d'un changement de composition familiale, ou encore de traitement des problèmes de voisinage. Ceci exige un véritable changement culturel, mais aussi de l'encadrement réglementaire.

Les parcours résidentiels passent aussi par des statuts d'occupation différents, faisant une véritable place à l'accession.

¹ cf étude du Crepah sur les attentes des jeunes ménages
Avril 2003

**QUESTIONS DE RECHERCHE :
COMPRENDRE LES USAGES POUR GUIDER LES DÉCISIONS**

Vincent KAUFMANN

Extrait de : « 2001 plus... » - Synthèse et Recherches
Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche
Centre de prospective et de veille scientifique
Ministère de l'Équipement, des transports et du Logement – Extrait pp. 37-38

QUESTIONS DE RECHERCHE : COMPRENDRE LES USAGES POUR GUIDER LES DÉCISIONS

Vincent KAUFMANN

Extrait de : « 2001 plus... » - Synthèse et Recherches
Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche
Centre de prospective et de veille scientifique - Ministère de l'Équipement, des transports et du
Logement Extrait pp. 37-38

LE SYSTÈME DE LA MOBILITÉ SPATIALE COMME FACTEUR CONSTITUTIF DES MODES DE VIE

A travers ce rapport, nous avons pu constater que les pratiques de déplacements des ménages renvoient aux modes de vie, dont ils sont une expression. C'est donc par l'intermédiaire des modes de vie qu'il est pertinent d'aborder les pratiques modales pour en comprendre les « ressorts ».

Les pratiques font partie du système de mobilité spatiale dont l'équilibre et les rythmes sont spécifiques à chaque mode de vie. Ces aspects, qui, ensemble, constituent la dimension spatiale des modes de vie, sont le reflet d'aspirations des personnes et des ménages et des contraintes de la vie quotidienne. Ils se caractérisent notamment par :

- les arbitrages entre mobilité quotidienne et localisation résidentielle ;
- les choix et contraintes en matière des programmes d'activités ;
- le mode d'insertion sociale plutôt par contiguïté ou plutôt par connexité ;
- le choix d'équipement des ménages en matière de moyens de transport et de communications (téléphone, internet) et les usages en la matière ;
- le rythme des voyages et leur portée spatiale, etc.

L'étude de la constitution de l'expression spatiale des modes de vie, en liaison avec les inégalités sociales, le parcours de la vie familiale et le rapport aux techniques de la vie quotidienne permet de mesurer la place et l'importance de l'automobile dans les modes de vie et de mettre en relief les pistes d'action possibles pour infléchir les tendances lourdes de la mobilité urbaine. Une telle analyse permettrait de mettre en relief les liens entre l'urbanisme et les modes de vie, et, par exemple, de répondre aux questions suivantes :

Certains types d'aménagements favorisent-ils certains modes de vie (notamment « citadin » au sens défini à propos des modes de vie) ? Y-a-t-il des personnes non-motorisées par choix, et si oui, lesquelles, et dans quel contexte ? Existe-t-il un marcheur « métropolitain » (au sens défini à propos des modes de vie), et si oui dans quelles conditions ?

LES LOGIQUES D'ACTION SOUS-TENDANT LES PRATIQUES MODALES

La connaissance des raisons qui sont à l'origine des pratiques modales est indispensable pour favoriser l'usage des modes alternatifs dans le cadre de la mobilité quotidienne. Pour proposer des politiques publiques pertinentes, il est indispensable **de connaître les mécanismes qui sont à l'origine des pratiques modales de façon à pouvoir y répondre de la manière la plus adéquate possible.** L'analyse des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales constitue un outil d'aide à la décision, à notre sens indispensable pour développer les PDU ou des politiques d'urbanismes qui s'inscrivent dans la volonté de réduire l'automobilité. Par exemple, une telle analyse permet d'être en mesure de répondre aux questions suivantes :

Compte tenu des contraintes et des aspirations des groupes familiaux, est-il possible de susciter des reports modaux vers le mode de transports alternatifs ? et si oui comment et dans quelles conditions ?
Comment se combinent les habitudes modales de la vie quotidienne ? Et dans quelles conditions les chaînes écomobiles sont-elles fréquentes ?

LA PRISE EN COMPTE DE LA LOGIQUE D'ACTION DES USAGERS DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES

Comment les comportements des usagers sont-ils pris en considération dans les politiques publiques de transports urbaines ? Cette question est d'importance puisque les réponses apportées à la croissance de la mobilité automobile va en dépendre directement. Une appréhension fautive ou partielle des comportements de mobilité de la population peut conduire à réaliser des investissements massifs sans atteindre les objectifs escomptés. Concernant cet aspect, il nous semble important de mesurer l'écart entre les logiques d'action de l'utilisateur des différents moyens de transports et la manière dont ces logiques d'actions sont intégrées aux politiques de transport et la manière dont ces logiques d'actions sont intégrées aux politiques de transports et d'aménagement par différents types d'acteurs : les pouvoirs publics, les experts, les groupes de pression. **De cette confrontation peut émerger des barrières à la recherche et la mise en application de politiques publiques visant à réduire la mobilité urbaine automobile, qui peuvent révéler en particulier des clivages idéologiques.**

L'ARTICULATION ENTRE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS RÉGIONAUX

L'articulation entre les localisations d'habitat, d'emplois, de commerce et les infrastructures de transports ont un impact considérable sur les pratiques modales par le biais des accessibilités. Par ce seul fait, l'aménagement du territoire est un outil de la politique des transports. **Favoriser l'utilisation des moyens de transports écomobiles par l'aménagement du territoire implique d'accorder le primat à la planification urbaine. Ceci suppose, non seulement une vision globale, mais aussi une politique interventionniste volontariste difficile à mettre en œuvre car elle implique une coordination entre politiques sectorielles de transports et d'aménagement. L'analyse de ces difficultés contribue à leur apporter des réponses appropriées.**

Pour ce faire, il est nécessaire de reconstituer les logiques d'action des différents acteurs en matière de collaboration (ou de non collaboration) dans le domaine de l'aménagement du territoire et des transports. Il s'agit en particulier de mettre en évidence la prépondérance de quatre logiques d'action :

- l'habitude et l'inertie comme logique d'action ;
- l'idéologie comme moteur de prise de décision ;
- l'expertise comme outils d'aide à la décision ;
- le pouvoir comme enjeu de la décision.

Après avoir repéré ces logiques d'action, l'analyse de leur combinaison permet la mise en relief des arguments décisifs dans la prise de décision. La confrontation des *arguments décisifs* dans la prise de décision. La confrontation des arguments décisifs à chaque acteur permettra de repérer les rapports de force et d'explorer la manière dont ils se construisent. Cette analyse permet de mettre en relief les obstacles à la coordination entre politiques d'aménagement du territoire et des transports régionaux et contribue ainsi à y apporter des réponses appropriées.

DE L'INCONVENIENT DE LA SEGREGATION POUR LA MOBILITE

Par Vincent KAUFMANN

Les Annales de la recherche urbaine *Ce qui demeure*, n°92. Plan Urbanisme
Construction Architecture, septembre 2002. Extrait pp123-129

DE L'INCONVENIENT DE LA SEGREGATION POUR LA MOBILITE

Par Vincent KAUFMANN

Les Annales de la recherche urbaine *Ce qui demeure*, n°92. Plan Urbanisme Construction Architecture, septembre 2002. Extrait pp123-129

S'intéresser à la mobilité urbaine conduit à considérer la ville d'une façon dichotomique tant dans les milieux académiques (Ascher, 1998) que parmi les professionnels du territoire et des transports (Dubois-Taine et Chalas, 1997), en opposant sa forme historique qui serait à "préservé à sa forme émergente, dont le développement actuel serait difficile à maîtriser. Dans cette optique, la ville historique correspond aux centres anciens, elle se caractérise par la concentration des populations et des activités.

Elle implique densité et compacité, se construisant autour d'un centre-ville et de quartiers à l'échelle d'une mobilité piétonne, elle est marquée par la diversité économique, sociale et culturelle. Fait de contiguïté et de simultanéité, ce modèle urbain fonde ce que l'on nomme « l'urbanité », qui relève aussi bien des lieux que des comportements. La ville historique renvoie à un système spatial caractérisé par une forte différenciation ville-campagne. *A contrario*, la forme périurbaine découle de l'étalement urbain.

Elle se construit autour des grandes infrastructures de transports, se caractérisant par des centralités multiples, recomposées par ses habitants. Elle consacre la diffusion spatiale quasi totale des modes de vie urbains dans les pays occidentaux. Ses limites spatiales échappent à la morphologie urbaine, elles dépendent des flux de mobilité, et ne s'inscrivent donc plus dans une opposition ville-campagne, mais dans un mitage du territoire permis par l'amélioration des accessibilités.

Dans la littérature scientifique, il n'est pas rare que la croissance rapide de la ville périurbaine soit interprétée comme une résultante de son adéquation avec les valeurs dominantes de l'époque, soit l'envie d'être propriétaire, l'envie d'habiter une maison individuelle, l'envie de se déplacer en automobile pour la privatisation de la mobilité et la maîtrise de l'espace-temps que la voiture procure. On concède certes à une minorité d'intellectuels urbanophiles l'existence d'un autre modèle, renvoyant à la fois à la distinction sociale et à la nostalgie d'une ville historique en péril (Ascher, 1998), mais fondamentalement, le développement périurbain est considéré comme dominant et inéluctable. L'aménagement du territoire est donc considéré comme impuissant face à cette lame de fond.

Dans cette représentation de la ville, la figure de la banlieue, le contexte suburbain, disparaît. Le suburbain est considéré tantôt comme prolongement de la ville-historique, tantôt comme zone de transition entre les deux formes, mais n'apparaît pas en tant que forme spécifique. *De facto*, est considéré comme un « repoussoir », un contexte plus ou moins stigmatisant dans lequel on se retrouve lorsqu'on a ni accès à la ville historique, ni à l'habitat périurbain.

Cette vision de la ville, qui tend à se généraliser, contribue à rendre la lutte contre l'étalement urbain, et contre un trop grand usage de l'automobile, à la fois irréaliste et illégitime. Elle s'opposerait à l'émancipation des individus caractéristique des sociétés occidentales contemporaines. Les mesures de régulation des accessibilités routières qu'implique une politique de modération de la circulation font en outre l'objet de controverses relatives à l'équité sociale n'ont-elles pas pour effet d'accroître la ségrégation spatiale des agglomérations en instituant des contraintes d'accès dont certains pourraient s'acquitter plus facilement que d'autres ?

L'automobile et la maison, entre aspirations et arbitrages

Il est évident que l'étalement urbain et l'usage de l'automobile sont liés à des choix individuels, et en particulier, à l'aspiration à vivre en maison individuelle et à se déplacer en automobile pour la maîtrise de l'espace-temps que ce moyen de transport permet et le confort qu'il procure à ses usagers. Cependant, ces choix ne sont pas forcément le reflet des aspirations de la population et il est nécessaire de se défaire d'un schéma d'analyse causal *a priori* faisant correspondre choix à expressions des désirs, et se souvenir que la mobilité résidentielle et les pratiques modales sont le résultat d'arbitrages sous contraintes (Choko, 1994).

Ainsi, il est tout à fait possible que pour une partie de la population la possession d'une villa et une mobilité quotidienne fondée sur l'usage intensif de l'automobile soient le résultat d'un jeu d'incitations structurelles ou contextuelles ayant pour conséquence que l'habitat périurbain et l'utilisation quotidienne de la voiture sont sans

véritable alternative. Dans ce cas de figure, l'automobile apparaîtrait comme une pratique indispensable au développement de programmes d'activités et l'habitat périurbain comme le produit des conditions d'accès au marché du logement.

A partir de cette problématique, nous avons traité les deux questions suivantes :

- (1) La prédisposition à l'usage de l'automobile est-elle généralisée dans la population ? Est-il possible d'identifier et de favoriser d'autres modèles, et quelle est la contrainte exercée par le contexte urbain et social?
- (2) L'aspiration à vivre en maison individuelle est-elle dominante dans la population ou observe-t-on d'autres modèles résidentiels ? Le marché du logement joue-t-il un rôle d'arbitre ?

Cet examen a été fondé sur une approche comparative entre des configurations urbaines variées, qui permettent de confronter des tissus différenciés en termes de composition sociale (catégories socioprofessionnelles, parcours de vie) et de contexte (urbanisme et offre de transport), insérés dans des agglomérations urbaines de taille différentes. Les agglomérations retenues pour l'analyse étaient Paris Île-de-France, Lyon, Strasbourg et Aix-en-Provence. Des quartiers se caractérisant par des morphologies différenciées ont été sélectionnés dans chaque agglomération :

- le tissu urbain d'urbanisme « pré-automobile », pensé pour une mobilité de proximité dans les quatre agglomérations : Les Gobelins (Paris), Charpenne (Lyon), Neudorf (Strasbourg) et Aix-centre ;
- le tissu suburbain de première couronne en Île-de-France, à Lyon, et à Strasbourg : le centre d'Ivry-sur-Seine, La Duchère et Haute-pierre ;
- le tissu de type ville nouvelle en Île-de-France : le centre d'Evry ;
- le tissu de type périurbain en Île-de-France, à Lyon et à Aix-en-Provence : Mennecy, Mions et Puyricard-Luyne.

Un questionnaire téléphonique a été administré à un échantillon de 500 personnes âgées de 15 à 74 ans, représentatif de chaque quartier enquêté, en utilisant la méthode des quotas (sexe, âge et profession du chef de ménage, d'après les données INSEE du recensement de la population de 1990).

Les aspirations de la population sont multiples

La dynamique urbaine que connaissent actuellement les agglomérations françaises et par laquelle la croissance urbaine se fait autour de l'automobile n'est pas le fruit d'un modèle d'aspiration généralisé parmi toute la population. S'il existe effectivement un modèle d'aspiration dominant associant l'automobile, l'insertion sociale par connexité et l'habitat individuel, d'autres modèles ont pu être mis en relief. Toute la population n'aspire pas à se déplacer en automobile, toute la population ne renonce pas à fréquenter commerces et services à proximité, et d'ailleurs la notion de proximité se transforme dans ce domaine, toute la population ne souhaite pas vivre en maison individuelle.

Les logiques d'action sous-jacentes aux pratiques modales sont fortement diversifiées (tableau 1). Si on note une prédisposition à l'utilisation de l'automobile au niveau des aspirations chez la majorité des répondants, on relèvera l'existence d'autres inclinations, qui sont certes loin d'être dominantes, mais qui conduisent certains à préférer l'usage des transports publics, du vélo ou de la marche. Ces modèles sont soit fondés sur un souci du respect de l'environnement (écologistes civiques), soit sur l'attrance pour la ville-historique et ses espaces publics (prédisposés aux modes alternatifs). Ainsi, 19% de la population enquêtée préfère utiliser les transports publics, la marche ou le vélo, soit pour être en accord avec des convictions (6%), soit pour des raisons propres aux caractéristiques de la mobilité offerte par ces moyens de transport (14%).

Typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales	Type %
Automobilistes exclusifs n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne; les programmes d'activités se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport.	13%
Modes alternatifs exclusifs n'utilisent jamais l'automobile ; les programmes d'activité se structurent autour de accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo.	18%
Automobilistes contraints à l'usage des transports publics Préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints par les conditions de stationnement à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations de la vie quotidienne.	27%

Sensibles à l'offre utilisent le mode de transport le plus rapide ; choisissent au cas par cas	16%
Prédisposés aux modes alternatifs Préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces deux moyens de transport.	14%
Écologistes civiques Privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions.	6%
Sédentaires éprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport rendant la mobilité problématique.	7%

Note : le total n'est pas égal à 100%, car les cas non classés n'ont pas été enlevés des totaux par souci de précision.

La spatialité des modes de vie est donc diversifiée, elle ne se résume pas à une généralisation de la connexité. Les modes d'appropriation des quartiers sont différenciés et relativement peu associés à leur morphologie. De plus, la proximité spatiale ne ressort pas comme un mode d'insertion dévalorisé qui ne serait plus qu'un palliatif à l'absence d'accès aux moyens de transports motorisés, ou éventuellement une survivance dans les quartiers urbains anciens certains répondants choisissent de s'approprier la proximité de leur domicile, alors même qu'ils développent des programmes d'activités complexes et diversifiés. La fréquentation du quartier de domicile est aussi forte en ville nouvelle qu'en tissu urbain central, et même dans les tissus périurbains, 30 % de la population fréquentent régulièrement le quartier de leur domicile, soit un pourcentage comparable à celui qui est observé dans les sites suburbains étudiés.

Les aspirations en matière de localisation résidentielle ne vont pas uniquement vers le périurbain. S'il existe un désir de la part de répondants habitant en milieu urbain de vivre en milieu périurbain, l'inverse est également vrai. Notons cependant que les désirs de localisation sont dichotomiques : ils vont soit vers la ville-centre (pour 46 % de la population enquêtée), soit vers le périurbain (pour 42 % des interviewés). En termes de désirs, le suburbain est marginal, y compris chez ceux qui l'habitent (13 % de l'ensemble des personnes interrogées). Cette situation s'explique par la stigmatisation de nombreux quartiers de banlieue, qui apparaissent à bon nombre de répondants comme synonymes de problèmes sociaux et d'anarchie urbanistique. Ainsi, la vision dichotomique de la ville observée dans des analyses des professionnels du territoire et des transports et dans la recherche urbaine est aussi présente dans les têtes.

De fait, pour les habitants, elle se réfère plus ou moins explicitement à la ségrégation spatiale. Pour ceux qui habitent la banlieue, la quitter pour un quartier urbain central ou périurbain correspond à une trajectoire résidentielle ascendante, tandis que pour ceux qui n'habitent pas ces quartiers, une telle mobilité résidentielle représente bien souvent une trajectoire descendante. Au-delà de cette image générale, notons cependant que la stigmatisation de la banlieue se cristallise souvent autour de la réputation scolaire des écoles. Ainsi, les parents ayant des enfants en âge scolaire ou s'en approchant ont une propension très forte à la mobilité résidentielle vers d'autres contextes.

Les contraintes favorisent l'automobile et l'étalement urbain

Si toute la population n'aspire pas à l'usage de l'automobile et à l'habitat périurbain, la recherche a montré qu'un jeu de contraintes pousse les personnes porteuses d'autres désirs vers ce modèle. Les répondants favorisant l'usage d'autres moyens de transport que l'automobile pour être en accord avec leurs convictions et les répondants préférant utiliser les transports publics à l'automobile pour le plaisir de fréquenter des espaces publics et de côtoyer autrui, sont souvent contraints à utiliser l'automobile, notamment pour aller travailler à cause de l'absence de desserte du lieu de travail (ou une desserte très médiocre). Plus généralement, le développement de programmes d'activités complexes apparaît comme difficile, faute d'offre de transports collectifs suffisante en dehors des heures de pointe et de lignes tangentielles efficaces.

Dans certains contextes, périurbains notamment, le recours à l'automobile est systématique pour se déplacer même à proximité de son domicile. De fait, ces contextes mettent la population dans une situation de dépendance automobile au sens défini par Gabriel Dupuy (1999). Le recours à l'automobile est ainsi indispensable dans les tissus périurbains étudiés pour déployer des programmes d'activités un tant soit peu complexes, et fréquenter les équipements de son quartier de domicile, les distances courtes à vol d'oiseau n'étant pas parcourables à pied (avec notamment une géométrie des rues qui impose des détours importants) et l'offre de transports publics ne permettant pas de micro-mobilités (car l'offre est calibrée uniquement pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail).

Les localisations résidentielles de la population ne correspondent pas totalement à leurs désirs. Si nos résultats mettent en évidence une aspiration au périurbain dans les familles d'ouvriers et d'employés, ils montrent également le mouvement inverse : des personnes désirant être en centre-ville et vivant en périurbain. 28 % des membres de ménages propriétaires en milieu urbain-suburbain souhaiterait habiter en périurbain, 44 % des membres de ménages propriétaires en périurbain souhaiteraient habiter dans un milieu plus urbain.

Plusieurs raisons différentes se cachent derrière cette dernière tendance. Il s'agit tout d'abord d'une question de marché du logement. Des familles qui auraient souhaité devenir propriétaire d'un grand appartement et rester dans un quartier central sont contraintes de migrer dans un quartier périurbain, faute d'offre correspondant à leurs moyens et ont préféré partir dans le périurbain plutôt que d'acquérir un grand appartement en banlieue, souvent pour des questions de réputation scolaire. Mais ce n'est pas tout. L'analyse montre que la tendance mise en relief renvoie également à un certain désenchantement à l'égard du mode de vie périurbain. Les temporalités de la vie quotidienne et la dépendance automobile en contexte périurbain sont mal vécus par certains répondants, car les distances contraignent leurs programmes d'activités. Les activités des enfants qui grandissent apparaissent comme étant la troisième raison expliquant l'aspiration à un habitat plus urbain. La dépendance automobile et l'absence d'animation sont vécues comme un frein à l'indépendance.

Congruence entre localisation résidentielle effective et souhaitée				
	Habite en milieu urbain-suburbain		habite en milieu périurbain	
	Souhaite habiter en milieu urbain	Souhaite habiter en milieu périurbain	Souhaite habiter en milieu urbain	souhaite habiter en milieu périurbain
Propriétaire	72%	28%	44%	56%
Accédant	63%	37%	45%	55%
Locataire	63%	37%	31%	69%

L'obstacle de la ségrégation spatiale

Si les aspirations résidentielles des Français urbains sont largement dichotomiques, ville-centre/périurbain, le périurbain ne fait donc pas figure de modèle d'habitat unique. Mais c'est une localisation résidentielle imposée par les contraintes du marché du logement, par le choix d'autres membres du ménage ou plus fondamentalement encore par les représentations sociales de la ville et de la ségrégation spatiale. Toute la population n'adhère pas au modèle « habitat périurbain automobile », mais un jeu d'opportunités et de contraintes pousse les porteurs d'autres aspirations vers ce modèle, alors même que l'Etat affirme la volonté de réduire l'usage de l'automobile en milieu urbain. Avec ces résultats, nous rejoignons les conclusions du programme de recherche européen Transland (1999), qui montre que la périurbanisation résulte d'abord des modalités dominantes de planification et d'urbanisme et des règles de financement du logement (Wiel, 1999). Face à ces constats, une réponse pourrait être de changer les « règles du jeu » en offrant des possibilités d'épanouissement aux aspirations alternatives. Dans cette optique, il s'agirait de proposer des conditions cadre favorable à (1) la réalisation de grands logements abordables en milieu urbain (pour répondre aux désirs de familles qui se retrouvent en périurbain faute de grands logements accessibles) et (2) au développement de tissus périurbains compacts qui n'imposent pas à leur habitants la dépendance automobile (pour permettre aux non-motorisés de ne pas être entravés dans leurs activités).

Les résultats que nous avons obtenus montrent qu'il y a un obstacle supplémentaire au déploiement de politiques de transport visant le développement durable : la stigmatisation de nombreux quartiers de banlieue. Les expérimentations menées ces dernières années en matière d'habitat urbain innovant telles que les quartiers de maison de ville et les urbanisations intermédiaires ne rencontrent pas le succès escompté quand elles sont localisées dans ces quartiers.

Pourtant ce n'est pas dans les villes-centre que l'on pourra proposer une offre étoffée de grands logements à des prix abordables (leur urbanisation est généralement presque achevée et les prix fonciers élevés) ; ce n'est pas dans le périurbain dispersé que l'on pourra offrir des transports publics d'une qualité suffisante pour limiter la dépendance automobile. De fait, c'est dans les couronnes de proche banlieue que les deux pistes d'action énoncées pour un développement urbain prennent leur sens ; c'est là que le renouvellement urbain est recherché. Or les banlieues les plus stigmatisées pour cause de ségrégation spatiale, celles qui concentrent les populations les plus pauvres, sont celles qui disposent de réserves foncières et de friches urbaines où, précisément, il serait

possible de développer de nouvelles formes d'urbanisation. Les quartiers où l'on pourrait faire de la ville économiquement accessible sont socialement mal perçus pour le moment, ce qui leur fait encore préférer le périurbain.

La dynamique urbaine actuelle tend donc à renforcer la ségrégation spatiale des agglomérations par des politiques d'accession à la propriété individuelle. Il s'agit pour les familles d'échapper à des contextes jugés risqués pour l'éducation des enfants. Développer de manière durable les agglomérations françaises, c'est-à-dire avec une circulation peu polluante, implique donc d'agir contre la ségrégation spatiale. Les cartes scolaires et les échelles de mixité sociale dans les premières couronnes sont dans ce domaine des instruments d'observation et d'action essentiels.

Les expériences d'autres pays européens

Pour alimenter la réflexion, les exemples européens ne manquent pas. La vision dichotomique de la ville qui a cours en France ne se retrouve en effet pas dans la plupart des pays européens. Les représentations de la ville y sont également liées aux échelles de la ségrégation socio-spatiale et aux politiques d'aménagement du territoire, et les aspirations en matière de localisation résidentielle y sont largement aussi formatées par ces facteurs, dans des configurations spatiales pourtant différentes.

En Grande-Bretagne et au Danemark le pavillonnaire dense

L'image d'Epinal de la ville anglaise nous renvoie au quartier de petites maisons jumelles semblables à perte de vue. Ce mode d'urbanisation est effectivement dominant (plus de 80% de la population y réside - Wiel, 1999, p. 34), même si des formes d'habitat groupé co-existent. Parfois assez dense, il se décline comme une gamme d'habitations assez homogènes allant de la « Terraced House » à deux chambres à coucher à la « Semi Detached House » à trois ou quatre chambres à coucher. Outre son unité, il se caractérise par deux traits spécifiques c'est un mode d'urbanisation ancien, qui perdure depuis plus d'un siècle et il est assez dense pour de l'habitat individuel. L'ancienneté de l'urbanisation a pour conséquence que celle-ci a été pensée pour l'essentiel avant la démocratisation de l'automobile, donc à l'échelle du piéton.

Ainsi, les villes anglaises, ou danoises, se caractérisent encore souvent par un tissu de proximité localisé de façon à être accessible à pied, à vélo ou en transports publics (Pharoah et Apel, 1995, 28). La densité des quartiers permet au commerce de proximité de s'y maintenir. L'atout constitué par un tel mode d'urbanisation doit cependant être pondéré par l'éparpillement des lieux de travail dans les agglomérations et dans le cas anglais par la médiocre qualité des réseaux de transports publics urbains, qui mettent souvent la population dans une situation de dépendance automobile (Froud et al., 2000).

La *Planning Policy Guidance* britannique n° 13 de 1994 vise à réduire les émissions polluantes des transports en misant sur la valorisation des urbanisations antérieures : elle propose de « faire la ville sur la ville » notamment en rénovant les anciens quartiers et en densifiant les friches urbaines par de l'habitat collectif de qualité (Urban Task Force, 1999). Appliquée ces dernières années, cette politique a rencontré un marché immobilier porteur.

L'exemple britannique met à jour le caractère relatif de l'opposition entre habitat collectif/mode d'urbanisation ancien et habitat individuel/mode d'urbanisation contemporain caractéristique de la situation française. En Grande-Bretagne, non seulement l'habitat individuel est ancien, mais on voit actuellement émerger un nouveau mode d'habitat collectif en petits immeubles, valorisé par le type de public qu'il vise. Si la politique de densification rencontre un certain succès parmi les classes moyennes, c'est parce que les petits immeubles collectifs sont localisés à proximité d'anciens quartiers ouvriers déjà investis par des membres de ces catégories sociales, comme à Sheffield par exemple. Tous les quartiers britanniques ne permettent pas cependant les mêmes développements.

En Allemagne le tissu suburbain est varié

En Allemagne, à côté des traditionnels immeubles de ville et des villas individuelles, des formes très variées d'habitat semi-collectif tels que le petit immeuble de deux étages sur rez-de-chaussée ou la villa individuelle comprenant plusieurs appartements se développent actuellement. D'une manière générale, on trouve peu de périurbanisation, « à la française », c'est-à-dire dispersée, plus de 60% de la population habite dans un bâtiment comprenant plusieurs logements, contre seulement 40% en France (Wiel, 1999, 34). Il faut y voir le résultat de politiques d'aménagement du territoire et de normes de construction qui rendent la faible densité économiquement inintéressante (Pucher, 1998, 286-287).

La pression vers un habitat plus individuel et proche de la nature (en particulier chez les familles) a été dirigée vers des modes d'urbanisation de densités intermédiaires (Kontuly et Vogelsang, 1989, 157). Pour ce faire, la qualité de vie des habitants est particulièrement soignée dans ces urbanisations en termes d'équipements ou de gestion du trafic automobile. C'est ainsi que se développent par exemples des « quartiers sans voiture » dans lesquels tout l'espace public est dévolu au jeu pour les enfants (Goût, 2001).

L'exemple allemand montre lui aussi que le périurbain n'est pas la seule réponse possible aux désirs d'espace et de proximité de la nature : des modes d'urbanisation intermédiaires diversifiés, comme ceux que connaît l'Allemagne canalisent ces aspirations. Il en résulte des villes compactes dont les densités ne sont pas plus fortes que dans les autres pays européens, mais où les écarts de densité entre quartiers sont plus faibles qu'en France. Dans ce contexte, le marché immobilier ne permet guère de s'échapper du tissu suburbain, à moins de disposer de revenus très confortables permettant de s'installer dans les franges urbaines, et les banlieues des villes allemandes se caractérisent en conséquence par davantage de mixité sociale qu'en France et surtout par l'absence de stigmatisation.

En Suisse un modèle trichotomique

En Suisse, petit pays dont l'identité se construit largement autour de ses paysages naturels, le sol peut être considéré comme une ressource rare. Cette rareté a conduit au développement précoce d'une politique d'aménagement du territoire visant à préserver les zones rurales (dès le début des années 1980). Les modes d'urbanisation renvoient à trois modèles urbains : le modèle classique de la ville-centre, le modèle suburbain et le modèle périurbain (Schuler et Joye, 1988). Ces trois modèles ont leurs adeptes, comme le montrent les analyses Univox-logement (en fonction notamment de la position dans le cycle de vie) et l'on ne peut réduire les aspirations de localisation résidentielle des urbains à l'opposition ville-centre/périurbain.

Le tissu suburbain correspond généralement à la première couronne urbaine, il se caractérise par une urbanisation diversifiée avec de nombreux quartiers de petits immeubles (2-3 étages sur rez-de-chaussée), offrant souvent de grands logements. Le périurbain est généralement assez dense et se caractérise par l'abondance des villas-jumelées. L'offre de transports publics est généralement efficace dans le suburbain, elle l'est aussi dans le périurbain des agglomérations de Berne et de Zurich, où les urbanisations, compactes, sont amarrées à l'offre ferroviaire.

L'exemple de la Suisse montre que le suburbain n'est pas forcément un tissu mal-aimé. La qualité de son bâti et de ses aménagements, ainsi que sa très bonne accessibilité multimodale permettent d'en faire un tissu apprécié, car permettant de concilier proximité des espaces naturels et proximité des aménités urbaines. Ce succès tient aussi au fait que la ségrégation spatiale se construit généralement à la micro-échelle de la parcelle ou du lotissement ce qui permet d'assurer la mixité sociale dans les quartiers de banlieue et d'éviter leur stigmatisation, notamment pour des questions de réputation scolaire.

La ségrégation spatiale ennemi principal de la mobilité durable

L'étalement urbain et l'usage intensif de l'automobile qui en découle s'expliquent notamment par la ségrégation spatiale dans les agglomérations et les contraintes qu'elle fait peser sur le marché immobilier. L'habitat périurbain apparaît ainsi fréquemment en France être un choix par défaut, faute d'alternative économiquement et « socialement » attractives pour des familles. Or la périurbanisation contribue à accroître la ségrégation dans les agglomérations par l'évasion des classes moyennes avec des enfants d'âge scolaire dans des quartiers socialement très homogènes.

Lutter contre l'étalement urbain dans le contexte français actuel, pour rendre les mobilités quotidiennes plus compatibles avec les principes du développement durable, implique de lutter également contre la ségrégation spatiale. Les exemples étrangers présentés suggèrent que les aspirations de localisations résidentielles sont largement formatées par l'offre. Le désir d'être propriétaire et d'être proche des espaces naturels peut être satisfait par d'autres offres immobilières que la périurbanisation diffuse. Il est possible de développer des formes urbaines de densités intermédiaires, moins ségréguées, et appréciées pour leur qualité de vie. Les proches banlieues sont apparues comme étant le contexte dans lequel pourrait se développer une telle offre. Développer de nouvelles formes urbaines financièrement attractives ne suffira cependant pas à infléchir la dynamique de l'étalement urbain tant que de nombreuses banlieues auront une image culturelle et éducative aussi dévalorisée. Revaloriser la banlieue implique d'intervenir dans tous les domaines de la vie sociale et pas seulement dans celui de l'offre immobilière et d'y développer une vision à long terme fondée sur le renouvellement des générations.

JEUNES ET MOBILITES URBAINES

Par Jean-Pierre AUGUSTIN

Bulletin de la Conférence Permanente sur l'Aménagement et l'Urbanisme, n°38,
novembre 2001. Extrait pp7-10

JEUNES ET MOBILITES URBAINES

Par Jean-Pierre AUGUSTIN

Bulletin de la Conférence Permanente sur l'Aménagement et l'Urbanisme, n°38, novembre 2001.
Extrait pp7-10

L'évolution des pratiques de jeunes et les relations qu'ils entretiennent avec la ville sont en train de changer. On assiste à une urbanité flexible qui laisse à chacun la possibilité d'accéder à des lieux divers.

Jamais les jeunes n'ont été aussi nombreux à se déplacer aussi bien sur de courtes que de grandes distances. Navettes quotidiennes entre le domicile et les équipements scolaires, déplacements de fin de semaine pour les loisirs, voyages scolaires et voyages touristiques mais aussi migrations d'un pays à l'autre, voire d'un continent à l'autre, s'ajoutent et se superposent.

Les mobilités accélérées qui favorisent des changements dans les conceptions que les jeunes se font du monde, et qui remettent en question la distance physique comme indice de proximité ou de distance sociale, ne peuvent être étudiées isolément car elles sont liées à un ensemble de processus qui agissent sur les pratiques des jeunes. On distingue :

- **la rétraction du social**, correspondant au délitement de l'organisation traditionnelle : l'espace social perd de sa consistance et devient un espace de parcours entre de multiples lieux.
- **la multiplication des moyens de communication** (publicité et informatique) qui agit sur l'espace public non physique au détriment des relations personnelles directes.
- **la remise en cause de l'intégration par le travail** qui a été une des bases de l'organisation urbaine : la société fondée sur le travail et l'emploi productif de proximité pour tous se défait, et même la croissance n'est plus susceptible de recréer sur place les emplois disparus car elle accélère le remplacement de l'homme par la machine informatisée.
- **l'individuation** devient un principe fondateur se distinguant de l'individualisme qui est un repli sur soi : la société holiste, qui donnait une cohésion aux espaces urbains et assignait à chacun son statut et son rôle en dictant des comportements et des croyances, s'est affaiblie progressivement, laissant la place à une société d'individuation manifestant une conscience élargie d'appartenance, une multi-appartenance, qui amène les individus à chercher dans des lieux et des groupes divers un sens à leur existence.

Le modèle dominant concernant l'organisation des institutions de jeunes à longtermes été centré sur l'attraction gravitaire. Les théories d'économie spatiale proposent une interprétation dans laquelle la distance aux équipements doit être limitée par rapport au logement : une maison des jeunes et un équipement sportif dans chaque quartier. Ces théories ont été utilisées par les promoteurs et les urbanistes qui ont envisagé une répartition relativement régulière des services afin de limiter les mobilités et de faciliter leur accessibilité. La programmation des grilles d'équipements publics de 1961 à 1975 a tenu compte de ces données en favorisant les lieux de proximité, mais les faits ont rapidement montré l'inadaptation du système aux tendances actuelles.

L'augmentation des mobilités intra-urbaines, liée à l'efficacité des transports en commun ou à la multiplication des véhicules individuels et la plus grande dissociation entre les espaces de résidences, de loisirs ou de travail, a transformé le rôle de la distance. De plus, le modèle gravitaire ne tient pas compte de la distribution des pratiques qui est fortement influencée par la place des groupes sociaux dans la ville. En se fondant sur le postulat de l'isotropie spatiale, il présente des faiblesses puisque la plupart du temps l'espace enregistre des perturbations structurelles qui diversifient le contenu géographique, physique et humain de chacun de ces lieux.

L'accroissement des mobilités, le dysfonctionnement des équipements d'accueil ⁽¹⁾ et les nouvelles formes de sociabilité hors équipement ont amené à considérer que les mobilités urbaines et intra-urbaines sont susceptibles de favoriser la socialisation et l'insertion des jeunes dans la cité. Hier on pensait qu'il fallait sortir les jeunes de la rue ; aujourd'hui, certains considèrent que la rue peut les socialiser.

Ce renversement d'interprétation est largement induit par la mobilité des jeunes et leur fréquentation, voire leur appropriation de certains espaces ouverts. Les rues et les places ne sont plus seulement les corridors reliant les institutions où les jeunes sont pris en charge, mais s'affirment comme des espaces de vie en tant que tels (2).

Une vision de l'organisation et de l'aménagement urbains s'affirme progressivement, refusant de considérer la ville comme un ensemble d'espaces fonctionnels qui obéiraient à de simples déterminants socio-économiques renforcés par les maillages institutionnels. Elle souligne que la ville reste un monde poreux où les jeunes ne sont pas en marge d'une société en mouvement et enfermés dans des espaces clos, isolés par des barrières infranchissables.

On parle de sociabilités informelles qui se développent entre villes et banlieues, en marge des institutions, et de micro-cultures où se négocient des identités sociales incertaines ⁽³⁾. D'une manière générale, c'est le mode d'entrée dans la vie adulte qui se trouve transformé avec le passage d'un modèle de «l'identification» fondé sur l'héritage assumé de l'identité sociale à un modèle de «l'expérimentation» où cette identité se construirait par approximations successives, au gré des diverses expériences sociales qui suivent la décohabitation familiale ⁽⁴⁾.

LES JEUNES ET LA MOBILITES

Dans les années soixante, les jeunes de plus de quinze ans se déplacent de trois kilomètres par jour, cette moyenne passe à plus de dix kilomètres à la fin des années 1990. Comme toute moyenne, ces chiffres cachent de grandes diversités ; nombreux sont ceux qui parcourent quotidiennement plus de cinquante kilomètres alors que d'autres restent stables dans leur quartier, mais ils soulignent une tendance forte dont tous les indicateurs montrent qu'elle va s'accentuer encore (5).

À l'évidence, les jeunes se déplacent plus souvent et plus loin, mais au-delà de cet accroissement, ce sont les implications sociales et spatiales de la mobilité qui sont décisives pour comprendre les changements en cours (6).

La notion de quartier a changé avec l'émergence de la ville mobile. L'affaiblissement des liens entre les jeunes d'un secteur se mesure à la plus faible fréquentation des commerces, des cinémas et des équipements de quartiers, et la socialité de voisinage fondée sur les relations de proximité cède la place à d'autres échanges issus d'affinités électives sur un territoire plus vaste. Les mobilités transforment l'échelle des territoires dans la mesure où les moyens de transport raccourcissent les distances.

La proximité n'est plus seulement une affaire d'espace mais de temps et les jeunes, comme les adultes, ont intégré cette dimension en jouant avec la «chronocarte» de leur région urbaine. La distance entre les lieux se compte plus en minutes qu'en kilomètres. Métro, RER, TGV, mais aussi autoroutes, roclades, pénétrantes, modifient l'accessibilité des sites qui sont à une heure, une demi-heure" ou un quart d'heure de la résidence.

Le choix des destinations s'est élargi, diversifié, et augmente les possibles. En région parisiennes, les jeunes des banlieues se retrouvent dans les gares, les stations de métro ou de RER ; à Toulouse, ceux du Mirail sont à dix minutes du centre grâce au métro Val, et les exemples se multiplient, notamment à Strasbourg, Grenoble, Nantes avec le tramway, comme dans la plupart des villes françaises à partir de nouveaux moyens de transports.

On assiste à un changements de nature et d'échelle de la proximité qui passe du registre spatial au registre temporel et la mobilité permet de rendre contigus les espaces éclatés.

Ces évolutions amènent à renouveler les approches concernant les mobilités urbaines et à aborder la ville par son mouvement autant que par ses lieux. Grâce à cette mobilité, les jeunes circulent d'un lieu à un autre, mais ils vivent aussi dans les espaces même de la mobilité, parkings, arrêts d'autobus, trains et gares. L'apparition de ces espaces de flux contraint les urbanistes, les aménageurs mais aussi les gestionnaires de la RATP et de la SNCF à réfléchir aux moyens de favoriser à la fois le déplacement et l'appartenance ⁽⁷⁾. Se déplacer et habiter ne sont plus dissociés mais fonctionnent en interaction étroite.

L'accessibilité généralisée devient une composante de l'organisation des villes, mais cette mobilité a aussi ses laissés pour compte et une des exclusions majeures reste la relégation dans des quartiers enclavés ⁽⁸⁾ qui amène à parler de droit aux transports au même titre que l'on parle de droit au logement. Les enquêtes dans les quartiers fragiles ⁽⁹⁾ soulignent que le désir des jeunes n'est pas de tout avoir au pied des immeubles mais de pouvoir bouger et accéder facilement aux lieux divers de la ville éclatée.

L'ensemble de ces tendances a favorisé l'inversion des modèles concernant non seulement l'analyse des pratiques mais aussi celle de l'aménagement en valorisant notamment les espaces publics.

Les mobilités urbaines des jeunes ne peuvent être dissociées de l'aménagement des lieux qui leur sont destinés. L'histoire de ces lieux est riche d'enseignements et deux faits majeurs ressortent de leur évolution.

Le premier est lié à la multiplication des équipements et des espaces qui forment un véritable maillage dans les villes comme dans l'ensemble du territoire. Les processus d'individualisation, de délocalisation et de segmentation modifient l'utilisation des installations qui sont prises dans un système incessant de transformations, de modifications, de réhabilitations tentant de répondre aux besoins changeants de la société.

Le second concerne l'évolution des pratiques des jeunes et la relation qu'elles entretiennent avec la ville. En favorisant un ensemble d'activités multiples, elles contribuent à la création d'une urbanité flexible laissant à chacun la possibilité d'accéder à des lieux diversifiés, d'entrer en relation avec des groupes variés et de participer à des occasions de rencontres programmés ou non programmés. Comme le remarque U. Hannerez, l'accessibilité urbaine nécessite d'être partiellement planifiée et aléatoire.

Permettre à chacun de s'inscrire dans des démarches organisés ou libres devient un moyen de faciliter les relations ou les expériences, et dans cette perspective, à côté des infrastructures indispensables aux pratiques institutionnalisées, d'autres aménagements doivent être plus ouverts pour laisser à la ville et à ses habitants leur propre capacité à créer de l'urbanité.

(1) AUGUSTIN (J.P.) et ION (J.), Les équipements de jeunes, la fin des illusions, in Les cahiers de l'animation, n°61-62, 1987, pp. 183-202. Voir aussi des mêmes auteurs, Des loisirs et des jeunes, Éd. ouvrières, Paris, 1993

(2) VULBEAU (A.) et BARREYRE (J.Y.), La jeunesse et la rue, Desclée de Brouwer, Paris, 1994

(3) ROULLEAU-BERGER (L.), La ville intervalle, jeunes entre centre et banlieue, Méridiens Klincksieck, Paris, 1991

(4) GALLAND (O.), Sociologie de la jeunesse. L'entrée dans la vie active, Armand Colin, Paris, 1991

(5) Voir le n° spécial « Mobilités » de la revue *Les Annales de la Recherche urbaine*, 59-60, 1993, et en particulier l'article de KOKOREFF (M.), L'espace des jeunes, pp. 171-179. Voir aussi VIART (J.), *La société d'archipel ou les territoires du village global*, Éditions de l'Aube, 1994 et ORFEUIL (J.P.), L'analyse de la mobilité, in *La ville, Le courrier du CNRS*, n° 81, 1994, pp. 69-70

(6) DUBOIS-TAINE (G.) et CHALAS (Y.), *La ville émergente*, Édition de l'Aube, 1997

(7) VULBEAU (A.), La RATP invente un autre espace de socialisation, in Augustin (J.P.) et Callède (J.P.) (eds.) *Sports, relations sociales et actions collectives.*, MSHA, Bordeaux, 1995, pp. 379-381

(8) DUBET (F.) et LAPEYRONIE (D.), *Les quartiers d'exil*, Seuil, Paris, 1992

(9) AUGUSTIN (J.P.) et GILLET (J.C.), eds, *Quartiers fragiles, développement urbain et animation*, PUB, Bordeaux, 1996

(10) PANKRATZ (D.B.) *Multiculturalism and PublicArtsPolicy*, Wesport, Conn., Begin & Garvey, 1993

(11) ZUKIN (S.) Socio-Spatial Prototypes of a New Organisation of Consumption : the Role of Real Cultural Capital, *Sociology*, 24, 1, 1990, p.37-56

(12) FOREST (C.) et BAVOUX (P.) *En passant par le centre : la rue de la République, anthropologie d'un espace public en question*. Plan urbain, Paris, 1989

(13) FAGET (J.) Mobilités et violences urbaines, in *AGORA-débats/jeunesses*, 13, 1998, p.87-96

LE VELO POUR CHANGER NOTRE RAPPORT A LA VILLE

Par Lucien ALESSIO

Mobilités et formes urbaines, les deuxièmes rencontres euroméditerranéennes de
Volubilis « *Vivre, rêver et faire la ville* » le 6-7 décembre 2001 à Avignon.
Extrait pp13-18

LE VELO POUR CHANGER NOTRE RAPPORT A LA VILLE

Par Lucien ALESSIO

Mobilités et formes urbaines, les deuxièmes rencontres euroméditerranéennes de Volubilis « *Vivre, rêver et faire la ville* » le 6-7 décembre 2001 à Avignon.
Extrait pp13-18

1. Pourquoi le vélo?

Le vélo ne pollue pas !

C'est l'évidence même, la marche à pied, le vélo, les rollers, sont des moyens de déplacements exempts de toute pollution. Par ailleurs les TC, Trains et Bus (notamment ceux qui utilisent le diester ou le GPL), polluent beaucoup moins que la voiture individuelle et sont donc des modes de déplacement à privilégier.

Le cycliste respire un air moins pollué que l'automobiliste

« **Chacun a le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé** » (cf. Corinne Lepage : Loi sur l'air et la maîtrise de l'énergie du 30 décembre 1996. Art.1). Les polluants sont à l'intérieur de la voiture. Certaines molécules toxiques comme benzène, CO, et les plus lourds que l'air CO₂ et ozone, s'accumulent dans les voitures, particulièrement aux heures de pointe. La ventilation aspire et recycle dans l'habitacle, les gaz de la voiture qui est devant ou bien une partie des gaz de son propre moteur.

Le vélo est le plus rapide sur les courtes distances

Il est le plus rapide sur des distances inférieures à 4 ou 5 Km (en fonction de la taille de la cité), compte tenu du temps nécessaire pour aller chercher sa voiture au garage et chercher un stationnement, ou pour se rendre et attendre à l'arrêt de bus. Le vélo est immédiatement disponible et permet de gagner directement sa destination finale. A ce propos il faut noter que la moitié des déplacements (tous types confondus, y compris à pied) **font moins de 3 km !** Et sont donc parfaitement accessibles à vélo. Cf. Enquête Transport de 1993/1994: 54% font moins de 3,1 km.

Yvan Illitch avait montré il y a déjà 30 ans, que la vitesse moyenne « généralisée » d'une voiture est dans certains cas inférieure à celle d'un vélo. Il calcule cette vitesse en considérant le kilométrage parcouru et le temps global consacré à la voiture pour la conduire, l'entretenir et pour la payer. En actualisant cette analyse dans les conditions d'aujourd'hui et en utilisant des chiffres officiels applicables à l'automobiliste « moyen », on trouve une vitesse généralisée de 18 km/h. Certes il s'agit d'une approche un peu théorique mais les chiffres ne sont pas truqués. Le résultat doit simplement nous faire réfléchir au coût « réel » de la voiture.

Le vélo est économe pour l'usager et pour la collectivité (financement et espace publics)

Comparativement au coût direct de la voiture, en moyenne 40000 F/an en 2000 (amortissement, entretien, usage), le vélo coûte 100 fois moins, et surtout il peut permettre dans une famille d'éviter l'achat d'une 2ème voiture. Le coût d'un kilomètre d'autoroute urbaine est de 700 MF/Km à comparer à 1 à 2 MF/km pour une piste cyclable en site propre, et beaucoup moins encore pour une bande cyclable tracée sur la chaussée.

De plus en ville, l'automobiliste ne paie pas, par le biais des impôts et des taxes directement liées à sa voiture, la totalité des charges qui lui incombent. Citons Dominique Voynet aux Entretiens de Ségur du 23 septembre 1999

« ...les coûts de congestion et les coûts externes de l'automobile (le bruit, la pollution) ne sont pas couverts par les automobilistes. Ainsi, les coûts de déplacement en voiture particulière, qui sont bien plus élevés qu'en transports collectifs, bénéficient eux aussi d'une subvention importante, même si elle demeure implicite. Dans les deux cas, nous subventionnons une mobilité qui exige toujours plus d'espace et d'infrastructures tout en générant des nuisances importantes. »

On doit également considérer l'économie d'espace. A vélo elle est considérable par rapport à la voiture. En l'absence de chiffres précis concernant le vélo, nous avons noté également aux entretiens de Ségur que : « La voiture particulière occupe huit fois plus d'espace que les transports collectifs, que ce soit à l'arrêt ou en mouvement. »

Le vélo est silencieux, pas dangereux pour autrui, peu encombrant, et facile à garer

Concernant le silence il faut souligner la gêne énorme que supporte les riverains des voies rapides et des routes à forte densité de trafic. A propos de la dangerosité relative du cycliste et de la voiture, rappelons que l'énergie cinétique d'un cycliste est faible, car elle varie comme la masse et comme le carré de la vitesse. Soit pour une petite voiture d'une masse globale (véhicule plus passager) de 1,1 t à 50 km/h, l'énergie cinétique à dissiper en cas d'impact est 100 fois plus grande que celle d'un cycliste d'une masse globale de 85 Kg à 18 km/h !

Pédalez, c'est bon pour la santé 1 La Vélothérapie...

Circuler à vélo est un moyen simple et efficace de prendre soin au quotidien de sa santé, physique et morale. Facilement accessible à toutes les tranches d'âge (enfants, étudiants, personnes âgées...), la bicyclette permet de faire de son temps de déplacement un moment de détente et de bien-être. Et non seulement vous fortifiez vos muscles, mais vous régénérez également votre esprit ! Des recherches le montrent : la pratique du vélo procure satisfaction, plaisir, sentiment de liberté. Le stress tombe, le moral monte.

Selon l'ECF (European Cyclists Federation), effectuez 30 minutes de vélo à un rythme modéré 5 fois par semaine, et vous diminuez par deux le risque de maladies cardio-vasculaires, et par trois le risque d'attaque ! C'est également la conclusion d'une étude danoise qui a porté sur 31 000 sujets, pendant les trente dernières années (publication de l'Université de Copenhague en octobre 2000).

Plus récemment M. K. Westerterp (avril 2001 Université Maastricht aux Pays-Bas), a établi que ceux qui consacrent davantage de temps à des exercices plus tranquilles, comme la marche ou le vélo, brûlent plus de calories que ceux qui font leur exercice en un court laps de temps, comme la séance au gymnase ou l'heure de sport hebdomadaire !

Nota L'obésité augmente chez les enfants, en relation avec le déclin de l'activité physique et du temps passé devant la télévision, ou devant un écran d'ordinateur. Incitez-les à prendre le vélo pour aller à l'école !

Comportement social du cycliste

La proximité avec les piétons autorise des échanges par le regard, les gestes, l'inclinaison du corps, qui permettent des négociations implicites et silencieuses, pour trouver sa trajectoire dans le respect de l'autre.

On est loin de l'automobiliste dans son véhicule que sa masse et sa vitesse isolent du milieu ambiant. Au contraire le cyclisme est un facteur d'intégration.

Il existe un choix de vélos de villes modernes et confortables

La gamme des vélos de ville et autres VTC (Vélo Tous Chemins ou city bike), s'est agrandie et améliorée ces dernières années, récupérant les avancées technologiques amenées par les VTT (Vélos Tous Terrains). Ils utilisent aujourd'hui des freins qui fonctionnent très bien même sous la pluie, des éclairages qui éclairent (!), des antivols efficaces, et même des suspensions confortables (AV et AR ou encore sous la selle), etc.

Il existe également pour des circonstances particulières : des « tricycles » ; des « vélos électriques » ; et même des vélos adaptés pour les handicapés.

Avantages comparatifs auto /vélo en milieu urbain. Tableau de synthèse

Critères	Auto	Vélo
Pollution	énorme	aucune
Bruit	énorme	aucun
Sécurité	bonne	moyenne
Danger pour autrui	énorme	faible
Energie consommée	énorme	aucune
Espace consommé	énorme	faible
Coût privé	énorme	faible
Coût public	énorme	bonne
Disponibilité (à comparer aux TC)	bonne	
Adéquation mode de déplacement / trajet (point de départ et point d'arrivée, à comparer aux TC).	Moyenne	bonne
Convivialité	nulle	grande
Stress	éprouvant	nul
Effort physique	nul	bénéfique
Confort (intempéries etc...)	grand	mauvais
Distances > 5 Km	oui	non*
Distances de 1 à 5 Km (trajet urbain type)	oui	oui
Distances < 1 Km (trajet urbain type)	mal adapté	oui
Temps de déplacement pour d > 5 Km	minimum	
Temps de déplacement pour d < 5 Km		Minimum
Ponctualité (fonction du trafic)	mauvaise	bonne
Critères satisfaisants :	6/20	15/20
Avantage qualitatif vélo / auto :	15/6	

2. Les freins objectifs à l'usage du vélo en ville L'insécurité et le trafic motorisé en centre ville

Il s'agit surtout de l'insécurité « ressentie », car elle est plus subjective que réelle comme on le verra un plus loin dans cet exposé. Cependant c'est le sentiment dominant essentiellement parmi les non-pratiquants, qui explique pour une bonne part les réticences de nombreux cyclistes potentiels à pratiquer régulièrement.

Ce sentiment est d'autant plus fort que le cycliste est confronté dans ses conditions locales particulières, à la présence d'un trafic motorisé dense et qui occupe toute la voirie, sans qu'il n'y ait de solutions spécifiques pour les vélos.

L'insécurité c'est d'abord celle des plus faibles et notamment des enfants. « La rue a peu à peu exclu l'enfant. Elle est devenue un espace dangereux, que ce soit pour le jeu ou pour le déplacement à pied ou à bicyclette ». (Vélocité).

Le Vol des vélos

C'est le 2^{ème} obstacle à la pratique de vélo qui apparaît dans nos sondages. Ce n'est certainement pas une fatalité, et il existe des règles simple pour s'en protéger. Dans le dernier numéro de « Vélocité » la revue de la FUBicy, on donne 10 conseils pour éviter le vol des vélos. Je vous indique les principaux : utiliser un bon antivol en « U » ; attacher votre vélo à un point fixe et de préférence bien en vue dans un lieu fréquenté.

Pour ma part j'utilise régulièrement le même antivol en « U » depuis 6 ans, et j'ajoute le même vélo de ville !

Un autre point important pour lutter contre le vol concerne le « marquage » des vélos par une gravure sur le cadre qui permettrait d'identifier le propriétaire d'un vélo volé. A la FUBicy nous discutons actuellement avec le Comité Interministériel Vélo, de cette possibilité et de ses modalités (code du marquage, fichier national des vélos volés etc.).

Le lobby automobile

Ce lobby existe nous l'avons rencontré ! C'est lui par exemple qui minimise l'incidence de l'automobile sur la pollution, et qui s'oppose à toute restriction à la circulation motorisées en ville telle qu'elle est prévue dans les PDU (Plans de Déplacements Urbains). Il est également très influent pour appuyer la réalisation de toujours plus de stationnements et de voies rapides. Avec pour conséquence une plus grande dépendance de fait vis-à-vis de la voiture et l'obligation de l'utiliser faute d'alternative.

Contrairement à ce que l'on entend, la voiture pollue de plus en plus. Certes les moteurs d'aujourd'hui sont en progrès et heureusement les Constructeurs vont continuer à les améliorer, mais cela ne suffit pas.

La taille et la puissance des véhicules augmentent La vitesse moyenne augmente

Pour Pierre Radanne Pdt de l'Ademe (l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) « en terme de limitation de vitesse nous avons régressé par rapports aux efforts faits dans les années 1970..., les moyennes constatées sur le terrain ont augmentées ». Or la consommation croit très vite aux vitesses élevées.

L'usage augmente

Un exemple entre autre : plus d'un enfant sur deux est véhiculé à son école par une « Maman taxi » (cf. F. Papon INRETS-DEST). Et pourtant les écoles primaires sont très souvent assez proches du domicile (moins de 1,5 km). Mais on ne sait plus marcher ... L'usage augmente aussi en relation avec l'étalement des villes et la réalisation de « lotissements » à la périphérie, mal desservis par les TC.

Contrairement au vélo, la voiture, est mal adaptée aux courtes distances

Le 1^{er} kilomètre est celui qui consomme et pollue le plus. Or le pot catalytique n'est efficace que lorsqu'il a atteint une température élevée c-a-d. après 4 ou 5 km. De plus les premiers kilomètres sont responsable de 50% de l'usure des moteurs !

Les Commerçants !

Vis-à-vis des commerçants, la situation c'est : « je t'aime moi non plus » ! Nous constatons souvent qu'ils sont les seuls opposants à la réalisation de bandes cyclables, dès lors que pour les réaliser il faut supprimer quelques places de parking ! Or le cycliste est un client privilégié du petit commerce où il peut se rendre aisément et sans problème de stationnement. A l'inverse une ménagère qui part en voiture faire les courses de la semaine, va le plus souvent se garer sur le parking d'une grande surface. Messieurs les commerçants, ne vous trompez pas d'adversaire...

L'implantation des hypermarchés à la périphérie des villes se traduit par un assèchement des centres villes, ce que nous déplorons. Nous souhaitons au contraire que nos quartiers soient animés et que le petit commerce y soit bien présent. « Dans les villes où on utilise moins la voiture, les commerces de centre-ville sont plus fréquentés que dans les villes qui favorisent la voiture (cf. G. & K. EPF Lausanne, étude comparative entre Toulouse, Berne etc.).

3. Les freins subjectifs à l'usage du vélo en ville

L'insécurité. Accidentologie des cyclistes

Il ne faut pas exagérer le danger de la circulation à vélo. "Statistiquement, le risque d'accident est à peu près le même en vélo qu'en voiture, mais il est dix fois moindre qu'en moto". (cf. Denis Baupin, chargé de la circulation à Paris).

Les conditions météorologiques

Les conditions climatiques en France et notamment sur les bords de la Méditerranée ne sont pas pires que celles que l'on trouve chez nos voisins du Nord. Citons 2 exemples : celui de Nice où le climat est très favorable, mais où l'usage du vélo est confidentiel, moins de 1 % des déplacements. L'autre exemple est celui de Groningen aux Pays Bas, où les déplacements à vélo dépassent 50% !

Nota Il n'y a vraiment que les fortes pluies qui posent problème, mais elles sont relativement rares et de courtes durées. Certains cyclistes ont dans leurs sacoches un « ciré », comme les piétons ont un parapluie.

Comportement et mentalité des non cyclistes et des Décideurs

Il est une difficulté que l'on évoque rarement lorsqu'on énumère les freins à l'usage du vélo, c'est le « ressenti » des non-cyclistes et leur difficulté pour passer à l'acte. Certains sont tentés mais se posent des questions « philosophiques ». Comment faire ? Comment s'habiller ? Où accrocher son vélo ? Et s'il pleut ? Le standinge !!!

En fait le vélo ne se décide pas uniquement dans sa tête, mais se ressent aussi physiquement. Cependant l'habitude s'acquiert très vite. Pour la plupart d'entre nous aller en ville ou à son bureau à vélo, et même à un âge avancé est parfaitement naturel, aussi naturel que se déplacer à pied.

Un des principaux freins réside dans la tête des Décideurs. Ils sont souvent d'une grande « frilosité » pour prendre des décisions franches en faveur du vélo !

4. Les Solutions

Le projet de Loi Vélo et l'implication de l'Etat

La proposition de Loi Vélo du député Armand Jung prévoit plusieurs volets : code de la route ; code de l'urbanisme ; code du travail ; marquage des vélos etc. Notre souhait est qu'elle soit effectivement inscrite à l'examen par l'Assemblée Nationale et votée sans être par trop « édulcorée »...

Les aménagements cyclables

Un réseau de bandes cyclables, réalisé en assurant la continuité du trajet est indispensable pour sécuriser les Cyclistes, et pas seulement une couverture en pointillés qui laisse les cyclistes démunis dans les passages les plus dangereux.

Il faut également prévoir des « parcs » de stationnement vélo, des services pour l'entretien, et près des gares SNCF et routières notamment, des agences de gardiennage et de locations de vélos. Tous ces équipements doivent être de qualité et bien dimensionnés : largeur des bandes cyclables, etc. Pas de réalisations alibis ou électorales. Cf. le RAC (Recommandations d'Aménagements Cyclables du CERTU), et les analyses de J-R Carré de l'INRETS-DERA concernant le comportement des cyclistes.

Les « zones 30 »

Elles sont trop méconnues en France, alors qu'elles pourraient être la règle, étalée en surface dans tous les quartiers d'habitations, et non pas seulement sur un axe.

Il ne suffit pas d'ailleurs d'apposer quelques panonceaux « 30 », il faut que la configuration paysagère des lieux, les perspectives et les rues non rectilignes, les revêtements de sol colorés etc., amènent l'automobiliste à lever le pied et à céder la priorité aux usagers fragiles, piétons et vélos.

Sur l'aspect sécuritaire des zones 30 nous pouvons citer une analyse de REAGIR qui précise la probabilité pour un piéton d'être tué dans une collision avec un véhicule. Elle est de 15% à 30 km/h et de 85% à 60 km/h.

Les Plans de Déplacements Urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants

Dans différentes agglomérations l'établissement des PDU souffre de nombreux retards, tant il est difficile aux Elus d'intégrer sa logique qui consiste notamment à diminuer le trafic des VL et d'une manière générale l'emprise de la voiture en ville, en diminuant l'offre de stationnement.

Les solutions existent, il suffit d'observer les Villes dans lesquelles la circulation est fluide, comme à Fribourg-en-Breisgau par exemple, les stationnements (ces « aspirateurs à voitures » comme les appellent les experts), sont limités au profit des vélos et TC.

Le respect du code de la route. Pas d'amnistie présidentielle

Pour le Pr. Claude Got, spécialiste d'accidentologie et de sécurité routière, « les lois d'amnistie de 1988 et 1995 ont été directement responsables d'un nombre de tués sur la route compris entre 250 et 1000 ».

Quelques conseils aux automobilistes et aux cyclistes

Automobilistes :

- Ralentissez en présence de cyclistes ! C'est votre vitesse élevée qui crée le danger.
- Lorsque vous doublez un cycliste ne vous impatientez pas et respectez les distances : 1 mètre en milieu urbain et 1,5m en rase campagne.
- Ne stationnez pas sur les aménagements cyclables ! Vous obligez le cycliste à s'exposer en vous contournant, et en cas d'accident vous êtes responsable.

Cyclistes :

- Prenez toute votre place ! Trop près du trottoir vous incitez les automobilistes à vous doubler en vous frôlant. Circulez à un mètre du trottoir ou des voitures en stationnement, vous aurez alors des facultés de manœuvre, par exemple face aux portières qui s'ouvrent ou aux automobilistes qui doublent en forçant le passage.
- Attention aux PL et autres grands gabarits ! Angle mort et serrage dans les virages à droite, sont les principaux dangers.
- "Cyclistes, brillez!" Utilisez un éclairage efficace mais aussi des vêtements clairs et mieux encore avec des parties réfléchissantes.

5. Quelle ville idéale?

L'exemple de Strasbourg

Avec 300 km de pistes cyclables, 1200 arceaux de stationnement, des parkings vélos surveillés et un millier de deux-roues proposés à la location, la capitale alsacienne est devenue la ville la plus cycliste de France. La part des déplacements effectués à vélo est de l'ordre de 10%, contre 2% en moyenne dans l'ensemble des villes françaises.

Le « profil » de la ville idéale ?

Une occasion de REVVer, en quelques lignes. Ce n'est pas une ville sans voitures, mais une ville où tout est fait pour que les automobilistes ne soient pas « chez eux », et ne confondent pas rues de la cité et routes nationales. Avec :

- un urbanisme relativement dense pour limiter les distances et les coûts d'infrastructure, mais aussi verdoyant,
- des "Zones Piétonnières" et des "Zones 30" paisibles,
- une politique de modération systématique de la circulation,
- un objectif de parts modales équilibrées de l'ordre de **un quart pour chaque mode piétons, vélos, TC et voitures particulières**,
- un réseau TC en site propre (couloirs bus etc.), avec des fréquences élevées et favorisant l'intermodalité,
- un réseau de cheminements cyclables « continus », qui quadrille complètement la cité avec des raccourcis « malins » piétons et vélos,
- une priorité systématique au plus faible et au moins polluant, soit dans l'ordre : piétons, vélos, TC, autos.
- des aménagements sécuritaires sur toutes les zones sensibles : accès aux écoles etc.,
- la possibilité de trouver en centre ville et dans les quartiers, l'essentiel de l'activité : Commerces, Culture, Ecoles, Administrations, Labo. et PME non polluantes...

Une ville qui ressemble à une ville, et non pas à un ensemble de constructions de hauteurs décroissantes vers la périphérie, sans frontière nette entre la ville et la campagne.

En conclusion nous pouvons rappeler que les rues de la cité ne sont pas seulement des artères dédiées aux déplacements, mais aussi des espaces d'échange et de convivialités. Et nous citerons pour terminer le slogan de nos amis de l'association Rue de l'Avenir, pour « **un meilleur partage de la rue** » entre tous les usagers piétons, vélos, TC et aussi voitures particulières.

FUBicy

site www.fubicy.org
4 rue Brûlée 67000 Strasbourg

**L'IMPACT SUR LA SANTÉ HUMAINE
DES PROBLÈMES DE L'ENVIRONNEMENT :
UN ÉTAT DES LIEUX DU CHAMP DE LA SANTÉ-ENVIRONNEMENT**

Etude réalisée par Sabah Chaib,

Conseil-vers, extrait – 1998. Extrait

L'IMPACT SUR LA SANTÉ HUMAINE DES PROBLÈMES DE L'ENVIRONNEMENT : UN ÉTAT DES LIEUX DU CHAMP DE LA SANTÉ-ENVIRONNEMENT

Etude réalisée par Sabah Chaib,

Conseil-vers, extrait – 1998. Extrait

INTRODUCTION GENERALE

L'intérêt porté aux problèmes soulevés par les liens entre la santé et l'environnement n'est pas nouveau : l'implication des pouvoirs publics dans ce domaine relève d'une vieille " histoire " qui s'est appuyée sur des représentations, des concepts, des pratiques, et des connaissances significatives d'un contexte historique donné.

Aujourd'hui, un contexte différent fait apparaître une nouveauté dans les données recueillies, dans les interrogations de la part des chercheurs et des décideurs, de même que dans la manière d'aborder ce domaine qui se constitue en véritable champ de recherche, de reconnaissance et d'investissement institutionnel (" les services de santé et d'environnement " notamment).

La dimension sanitaire des problèmes environnementaux a cru en légitimité avec la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie votée au cours de l'année 1996, et plus particulièrement avec son article 19 qui préconise un volet sanitaire dans les études d'impact des aménagements... Ce nouvel élément constitue un atout pour les uns, et des difficultés supplémentaires pour les autres. Dans tous les cas, cela témoigne de la légitimité acquise par les études d'impact dans les procédures liées aux décisions d'aménagement...

Ce complément apporté à l'étude d'impact a pour origine un amendement parlementaire qui a suivi en cela les recommandations du député J-F Mattéi, médecin dans la vie civile et auteur d'un rapport sur Les liens entre la santé et l'environnement notamment chez l'enfant - rapport présenté devant l'Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques en 1995... Tous ces éléments (origine professionnelle du député, choix du sujet, l'instance devant laquelle est présenté le rapport) ont le mérite de poser à leur façon le débat : élever les préoccupations de santé au rang de priorité et faire en sorte qu'elles constituent un élément d'évaluation des politiques publiques et dans les choix techniques et politiques qui engagent l'avenir. ..

A l'heure où les études d'impact s'enrichissent donc d'une nouvelle dimension, et d'un nouvel outil d'évaluation voici l'occasion peut-être de nous interroger sur la manière dont s'est constitué le champ de la santé-environnement et de poser le cadre de ce nouveau domaine d'action et de réflexion (les débats, les acteurs) afin d'en saisir les enjeux significatifs...

L'existence d'une demande sociale

Il apparaît que l'intérêt porté aux interactions entre la santé et l'environnement repose sur une demande sociale forte. La santé et l'environnement sont deux domaines qui font l'objet de représentations positives par les individus ; ils sont également des domaines porteurs d'un message de contestation potentielle des pouvoirs publics de la part des acteurs isolés et des acteurs collectifs tels les associations. S'agissant de ces dernières, on peut s'interroger sur l'existence ou non de nouvelles stratégies autour du thème de la santé-environnement portées par des acteurs traditionnellement impliqués dans le champ de la santé ou de l'environnement, soit par des "transfuges" de ces deux champs qui entendent de ce fait, témoigner d'une appréhension des problèmes plus conformes à leur vision/compréhension du monde social, soit encore par des nouveaux acteurs alors peu impliqués dans l'un ou l'autre domaine.

Par ailleurs, les professionnels de la santé se montrent attentifs aux transformations qualitatives de la demande sociale, perceptibles particulièrement dans le domaine de la santé et de l'environnement. Cette transformation a valeur de démonstration au sein de la sphère des professionnels de la santé, dont une partie conteste les moyens et les formes prises par la médecine moderne au détriment d'une médecine plus soucieuse de l'homme dans son environnement...

Mais cette polémique ne saurait rester aux seules limites de la médecine puisqu'elle renvoie à la manière même d'appréhender le monde social : c'est ainsi que la défense du champ de la santé-environnement est porteuse d'une contestation par certains professionnels de santé publique quant à la manière dont le politique et les administrations se saisissent des problèmes en privilégiant la sectorialisation et le découpage des frontières administratives, disciplinaires etc. Et précisément, les politiques d'environnement qui visent explicitement la protection des milieux et indirectement la santé des populations, ce qui génère selon ces professionnels des ratés dans la gestion de problèmes nécessairement liés... En outre, l'ampleur des problèmes posés par l'interaction santé-environnement ouvre de nouvelles perspectives dans le champ de la santé publique et dans la formulation de nouvelles priorités de santé publique.

L'enjeu institutionnel : une (r)évolution administrative nécessaire?

Les pouvoirs publics se trouvent confrontés à une demande sociale forte en terme de protection de l'environnement et de la santé et à une perception accrue des risques environnementaux qui peuvent mettre en danger cette santé. A l'intolérance face à l'absence de transparence des informations s'ajoute l'intolérance croissante des individus face à l'incertain. Aussi, les attentes sociales sont fortes à l'égard des pouvoirs publics dans l'explicitation des choix opérés dans les domaines qui intéressent l'environnement et la santé. La communication en direction du public et le choix d'indicateurs qui prennent en compte une dimension qualitative deviennent entre autres, des enjeux majeurs pour les pouvoirs publics.

Ces différents problèmes impliquent une organisation administrative plus à même d'appréhender les problèmes à l'intersection de la santé et de l'environnement - zone qui échappe selon les professionnels de santé publique au contrôle des ministères ou des acteurs concernés. Le fait que ce champ implique des acteurs pluriels n'aide pas, en outre, à la cohérence des actions et à dégager une approche plus transversale. Ceci va à l'encontre des principes qui s'imposent au plan international, à savoir une approche globale et intégrée des problèmes qui s'incarnent en partie dans la promotion du concept de " santé environnementale "...

L'absence de perspectives transversales liées à la dispersion des acteurs et au cloisonnement des missions nécessite dès lors de repenser les structures administratives - réformes entreprises de façon inégale au niveau des principaux ministères concernés...

L'organisation de la décision sur des objectifs communs (principe de précaution, développement durable) implique de la part de ces acteurs de concevoir : -une méthodologie de travail et d'appréhension des problèmes d'interface de ces deux domaines qui repose sur une plus grande transparence dans les implications des acteurs concernés ; -une méthodologie commune clarifiée et renouvelée des données recueillies par ces derniers ; -une place plus grande laissée à l'expertise et à l'évaluation dans le processus de décision.

Dans ce contexte, l'étude d'impact constituera un outil commun d'évaluation des projets d'aménagements : les exemples étrangers, notamment canadiens, témoignent que la dimension sanitaire apportée aux études d'impact constitue un volet important de l'évaluation environnementale et par conséquent, les professionnels de santé sont appelés de plus en plus fréquemment à participer à ce processus d'évaluation. Nombreux sont les observateurs à souligner les avantages de l'intégration du volet sanitaire dans les EE : synergie des objectifs recherchés dans les domaines de la santé et de l'environnement, à savoir développement durable, principe de précaution, démarche privilégiant la prévention plutôt que le curatif.... Cependant, il se pose un problème de taille : adopter dans l'étude d'impact une méthodologie intégrant une approche sanitaire qui repose elle-même sur des données scientifiques établies et que l'adaptation de ces données sanitaires au processus d'évaluation environnementale (examen préalable, détermination de l'aire d'étude, etc.) puissent faire l'objet d'une détermination commune entre les deux ministères concernés... Les exemples étrangers donnent quelques orientations à méditer...

UN SPORTIF PEUT EN CACHER UN AUTRE

Propos de Dieter HILLAIRET recueillis par Frédéric NANTOIS

D'Architectures, le magazine professionnel de la création architecturale. N°125 –
Novembre/Décembre 2002

Dossier *Les nouveaux territoires du sport*. Extrait pp24-25

UN SPORTIF PEUT EN CACHER UN AUTRE

Propos de Dieter HILLAIRET recueillis par Frédéric NANTOIS

D'Architectures, le magazine professionnel de la création architecturale. N° 125 – Novembre/Décembre 2002
Dossier *Les nouveaux territoires du sport*. Extrait pp24-25

Lors d'un exposé donné en 1978 à l'INSEP (Institut national supérieur des sports et d'éducation physique), Pierre Bourdieu posait la question « comment peut-on être sportif ? ». S'intéressant aux valeurs associées au sport, il cherchait à mieux identifier « les pratiques et la consommation sportives » selon les classes sociales. Aujourd'hui, la question s'est sensiblement déplacée. Face à la grande diversification des pratiques, la question est plutôt « comment peut-on satisfaire les sportifs ? » et s'adresse essentiellement aux aménageurs urbains. Car si les sports modernes et leur logique subsistent, de nouvelles activités sportives sont nées, engageant autrement leurs pratiquants et remettant souvent en question les règles du sport et la gestion urbaine de celui-ci.

Dieter Hillairet, maître de conférences dans le département STAPS (sciences et techniques des activités physiques et sportives) de l'Université Blaise Pascal de Clermont-Ferrand, responsable d'une formation intitulée « Stratégie, Innovation et Ingénierie du projet sportif », auteur de deux ouvrages récents sur le sujet, a choisi d'orienter ce qui était traditionnellement la filière de formation des enseignants d'éducation physique vers la dimension managériale et prospective des activités associées aux pratiques sportives. Car entre les intérêts souvent divergents de la logique marchande privée et de l'aménagement public de la ville par rapport aux sports et loisirs, de nouvelles occupations de l'espace par des activités émergentes sont apparues, qui sont à l'origine d'une dynamique qu'il faut aujourd'hui analyser, et que les décideurs, urbanistes et architectes doivent prendre en compte pour mieux satisfaire les attentes des sportifs.

d'A: Quelles sont aujourd'hui les pratiques sportive et quelles places occupent-elles ? Il semble par exemple qu'il y ait beaucoup plus de pratiquants qu'auparavant ?

Dieter Hillairet : Il faut faire attention aux chiffres. Quelle est l'activité sportive première des Français ? La marche et la randonnée pédestre avec 21 millions de marcheurs potentiels (enquête MJS/INSEP – juillet 2000). Mais ce ne sont pas des « sports » au sens strict avec un système de compétitions officielles et de nombreux licenciés. En France, il y a seulement 131 000 licenciés, la majorité étant des marcheurs et randonneurs n'appartenant à aucun club ! En réalité ce qui augmente, ce ne sont pas les sports stricto sensu. Hormis quelques disciplines-phares telles que le football, les pratiques les plus en vogue chez les français ne sont pas celles qui sont sportives et organisées au sens intégral du terme (une fédération, une pratique en club, des licenciés, des compétitions).

Il y a en fait une très forte polysémie autour du terme de sport. Le référent n'est donc plus le sport défini par Pierre de Coubertin. Et nous avons un jargon pour exprimer ces nouvelles pratiques « ludosportives » ou « socio-ludiques » (selon la toute nouvelle Nomenclature des Activités Physiques et Sportives – NAPS – du MJS). C'est un basculement du « sport performance » vers une pratique ludique, récréative, conviviale. De plus on est dans une société versatile, et le pratiquant sportif est versatile. Les conséquences sont nombreuses. C'est très visible dans le temps passé pour le sport. Par exemple, le tourisme sportif d'hiver en station ne répond plus du tout aux critères des années 1970-80 où la famille faisait exclusivement une seule activité, le ski. Aujourd'hui, le temps moyen passé aux sports d'hiver est de 6,5 de nuitées contre 13,2 en 1975 !

Un jour consacré au ski, un autre au snowboard, un autre aux raquettes... Et cela a une implication très directe qui est que l'on ne veut plus du temps passé dans l'apprentissage, on veut des « pratiques-minutes », des sensations sportives instantanées. Cela commence à mettre dans l'embarras de nombreuses fédérations sportives « classiques » dont les disciplines sont basées sur un apprentissage continu et « fastidieux » sur de longues périodes.

d'A: Le sport est-il toujours un attribut de classes sociales, un signe de distinction ? Et quelles sont les conséquences sur l'économie du sport ?

D.H. : Les stéréotypes d'avant ne sont plus valides. Il suffit de regarder ce qui se passe pour le golf avec Tiger Woods aux Etats-Unis. C'est un modèle qui casse les stéréotypes. Et on ne sait plus par le sport qui nous sommes. Mais il faut surtout bien distinguer les « sports-rois » des autres. Il y a deux logiques. D'un côté, il y a le Big Sports Business, celui des sports rois et, d'un autre côté, le Small Sports Business, celui des sports minoritaires. Aujourd'hui, on se concentre toujours sur les acteurs dominants. Et historiquement, on a toujours cherché à comprendre les grands groupes sociaux plutôt que les plus petits.

Tous les modèles économiques répondent à ce principe d'identification par rapport aux agents dominants. D'ailleurs, l'économie mondiale fonctionne selon ce principe. Mais aujourd'hui ces cloisonnements volent en éclats, car la majorité des acteurs se trouvent dans les SAR (Sports et Activités en Relation). Ce sont eux, les agents minoritaires, qui gèrent et structurent le sport. D'un point de vue strictement économique, Nike, Adidas, Décathlon sont en définitive « minoritaires » par rapport aux volumes des activités et des transactions qui s'opèrent dans le secteur et il s'agit d'une erreur de se « focaliser » seulement sur eux. Ils n'initient pas le marché, ne sont pas au cœur de l'innovation, et ne représentent, par exemple qu'une infime partie de la réalité de l'emploi et du dynamisme entrepreneurial. L'important n'est pas les dix meilleurs salaires du sport, les montants des droits de retransmission des grandes manifestations, ou l'intérêt de nombreux Français pour la F1. Combien y a-t-il de pratiquants de F1 ?

Il faut donc faire une distinction claire entre une consommation sportive active et une consommation passive. Le Big Sports Business fait appel à une consommation souvent passive (avec une exception majeure qui est le football) et au spectacle. Mais le « sport-spectacle » est exogène au sport. Il est un segment du spectacle. Tandis que le Small Sports Business est lié à une consommation active. Derrière le football, il y a, par exemple, les pratiquants des sports de glisse urbains, ceux que l'on appelle les « inorganisés », non licenciés, qui sont une puissance informelle que les collectivités doivent obligatoirement prendre en compte dans leur schéma de développement du sport.

d'A : Comment peut-on expliquer le développement des sports urbains ?

D.H. : Par définition, le jeune est de plus en plus rebelle dans ses actes quotidiens. Il l'est aussi dans ses loisirs et en particulier dans le sport. Plus on lui impose de faire quelque chose, plus on lui fixe des règles et des contraintes, plus il s'y oppose. Le sport comme outil de contrôle social est un leurre. « Faites du sport, vous allez vous intégrer socialement », c'est un discours de politicien, et il y a une méprise totale. Les jeunes revendiquent le sport dans la différence et non dans la norme. Les jeunes veulent s'approprier leur espace et instituer leurs règles. C'est ce qui se passe avec le Street Basket et les sports de rue.

Aujourd'hui, ce qui intéresse un jeune, c'est d'aller directement à l'essentiel. Dans la construction d'un jeu sportif, il y a des règles et des temps morts que les jeunes ne veulent plus. Ce qu'ils veulent, c'est un tir au but, un smash. Ils délimitent un carré au sol, installent un panier de basket, mais les dribbles, les à côtés ne les intéressent plus. Et il y a aujourd'hui une déclinaison des sports vers une simplification, vers une sorte de « déstructuration » des pratiques, toute proportion gardée.

d'A : Face à cela, quelles sont les réponses des aménageurs urbains ?

D.H. : Il faut dissocier les aménagements durables des appropriations temporaires. Ce dont nous parlons avec les sports de rue est souvent de l'éphémère et ce ne sont pas les collectivités qui l'ont initié. Cela se fait sous l'impulsion de petits groupes d'amateurs qui ont commencé entre copains et puis la collectivité finit par s'approprier le phénomène (encadrement de la tournée en roller du vendredi soir à Paris par exemple). Il y a donc un renversement, ce ne sont plus toujours les mêmes qui sont les prescripteurs. En termes d'aménagement urbain durable, c'est évidemment important à prendre en compte. Les élus ne peuvent plus imposer l'aménagement de la ville à partir d'équipements sportifs. On a, à Clermont-Ferrand, l'exemple de la halle des sports qui est un non-sens. C'est un équipement uniquement dédié aux sports-performances, à « l'élite sportive », qui a été conçu pour le « sport spectacle ». À l'extrême opposé, le *skatepark* de la plage du Prado à Marseille, qui a aujourd'hui presque une quinzaine d'années, est un exemple réussi. Il est bien situé, c'est un aménagement ouvert, qui n'est pas « agressif » et qui a été rapidement approprié par les jeunes.

Programmer est donc très difficile, et il n'y a pas pour l'instant de solution, mais il y a des tentatives innovantes. Mais les initiatives viennent souvent d'une logique marchande. Par exemple, la société Agorespace propose des solutions aux élus en mal d'organisation des jeunes de leurs communes. En partant du rejet des règles sportives,

cette société propose des espaces modulables où les jeunes peuvent se concentrer sur l'excellence du geste sportif : le *smash*, le tir au but... en mettant de côté tout ce qui est contraignant. Et ce sont les jeunes qui inventent leurs règles. Par rapport à ce que sont les SAR, il faut plutôt parler d'espace sportif ou ludo-sportif que d'équipement sportif. Et il y a là d'ailleurs un problème de législation. Lorsque l'on définit un équipement sportif, celui-ci doit répondre à une réglementation précise qui a des implications multiples.

Il y a deux grands modèles dans la programmation des espaces sportifs. Il y a l'ancien modèle qui consiste à programmer un équipement sportif avec la mécanique qui lui est propre. On décide aujourd'hui, et dans plusieurs années l'équipement sera utilisable, mais entre temps, la demande aura changé. Le nouveau modèle consiste, dès la programmation, à imaginer, à intégrer les exploitations secondaires, tertiaires de l'équipement, ou sa restructuration possible et les services qui l'accompagnent. Aux Etats-Unis, par exemple dans les grands centres commerciaux, il y a aujourd'hui des aménagements d'espaces sportifs dans lesquels on peut pratiquer une certaine forme d'activité sportive. Mais c'est une logique consumériste sur laquelle il y a une réflexion de fond à avoir. Est-ce bien ou mal ?

Pour l'instant, il n'y a pas de solutions qui aient fait leurs preuves. Mais on commence à expérimenter des petits espaces faciles à gérer selon cette logique, et qui peut-être donneront des modèles à appliquer dans des équipements plus importants.

Bibliographie

- Jean-Pierre Augustin, *Spc géographie et aménagement* Nathan, 1995.
- Roger Bonnenfant/AIRES, *modernisation des équipements et installations sportives*, Dossier d'experts, PUS/La L du Cadre territorial, Grenok 2001.
- Dieter Hillairet, *L'innovation sportive - Entreprendre pour gagner*, LHarmatan, 1999.
- Dieter Hillairet, *Economie du sport et entrepreneuriat* LHarmatan (à paraître).
- Olivier Bessy et Dieter Hil *Les espaces innovants ; l'innovation dans les équipements sportifs ; tome 2 Nouvelles pratiques, nouveaux territoires - L'innovation dans les espaces marchands et mixtes*, Presses Universit du Sport, 2002.
- Alain Loret et Anne-Marie Waser (dir.), *Glisse urbaine L'esprit roller : liberté, apesanteur, tolérance*, Editi Autrement, Série Mutation n° 205, juin 2001. e Yves Pedrazzini, *Rollers et skaters : sociologie du hc piste urbain*, L'Harmattan, ,
- Christian Pociello, *Les cula sportives*, PUF, 1995.

Dossiers et article

- Loisirs sportifs : nouvelles pratiques, nouveaux enjeux *Les cahiers espaces*, n° 66, septembre 2000.
- Sport en ville, *Les annales recherche urbaine*, n° 79, 1'
- Antoine Haumont, *Les lois sportifs, entre pratiques de proximité et grands équipements*, Dossier Loisir urbains, *Urbanisme*, n° 319, juillet-août 2001, p. 58-61.

UNE DEMANDE CROISSANTE DE NATURE DE LA PART DU PUBLIC

Les cahiers de l'AFIT

Ecotourisme : expériences françaises. Guide se savoir-faire, 2002.
Extrait pp36

UNE DEMANDE CROISSANTE DE NATURE DE LA PART DU PUBLIC

Les cahiers de l'AFIT

Ecotourisme : expériences françaises. Guide se savoir-faire, 2002.
Extrait pp36

Diffuse ou forfaitisée, l'offre d'écotourisme évolue rapidement en France. Elle est poussée en ce sens par une demande sociale, et par une clientèle devenue avide de tourisme en nature sous toutes ses formes

L'exigence d'une nature mieux préservée

Apparue dans les années 1980, la demande croissante de loisirs liés à la nature constitue une tendance majeure du tourisme en France.

Ainsi 55% des Français se rendent souvent en forêt. Les sites naturels protégés connaissent une fréquentation croissante, les 500 sites du Conservatoire du littoral recevant par exemple 25 millions de visites annuelles. Parallèlement le public souhaite une nature mieux préservée, moins aménagée, notamment dans les espaces naturels protégés.

La demande pour des tourisms de nature

Ce grand public amateur d'espaces naturels constitue le premier vivier dont va émerger un public demandeur de découverte des milieux naturels et du patrimoine, que l'on retrouve d'abord parmi les 26% de Français fréquentant préférentiellement l'espace rural et la montagne.

Ce marché du tourisme de nature s'avère très segmenté.

La majeure partie de la demande est axée sur la promenade ou la randonnée, la découverte du patrimoine, les circuits gastronomiques. Mais une fraction non négligeable (20%) des partants sont intéressés par des séjours plus spécialisés sur la vision de la faune à la jumelle, les photos d'oiseaux, le brame du cerf, la découverte d'une réserve naturelle avec un guide spécialisé...

L'explosion des loisirs de pleine nature

La forte demande de tourisme de nature est indissociable de l'explosion des loisirs sportifs de pleine nature: 10 millions de randonneurs, 5 millions d'adeptes de la raquette à neige, 1,3 million de pratiquants d'activités d'eau vive, 1,4 million de cavaliers etc.

Ces chiffres recouvrent une minorité de pratiquants passionnés et parfois exclusifs, et une large majorité pratiquant ces activités comme un loisir, passant de l'une à l'autre, et cultivant un égal plaisir à la découverte humaine ou culturelle.

LE PHENOMENE NIMBY

Par Denise JODELET

Ouvrage collectif coordonné au CREDOC par Michel BOYER, Guy HERZLICH et Bruno MARESCA ; et Bernard GUIBERT ; Martine BERLAN-DARQUÉ du MATE.
L'environnement, question sociale : 10 ans de recherches pour le ministère de l'Environnement. Editions : Odile Jacob, Paris. 2001. Extrait pp91-97

LE PHENOMENE NIMBY

Par Denise JODELET

Ouvrage collectif coordonné au CREDOC par Michel BOYER, Guy HERZLICH et Bruno MARESCA ; et Bernard GUIBERT ; Martine BERLAN-DARQUÉ du MATE. L'environnement, question sociale : 10 ans de recherches pour le ministère de l'Environnement. Editions : Odile Jacob, Paris. 2001. Extrait pp91-97

Au cours des dernières décennies, on a souvent constaté des mouvements d'opposition, individuels ou collectifs, à la réalisation d'ouvrages présentant un intérêt public. On a regroupé ces attitudes sous le terme de « phénomène Nimby », acronyme de l'expression anglaise « Not In My Backyard », qu'on traduit en français par « Pas de ça dans mon jardin ! », ou « Pas de ça chez moi ! ». Ce terme rendrait compte d'une réaction courante qui amène à rejeter l'installation de ces ouvrages près de chez soi, même si, sur le plan des principes, on est d'accord sur leur utilité. Les réponses « Nimby » s'appliquent à une grande variété d'installations d'intérêt général, qu'il s'agisse d'équipements collectifs (infrastructures de transport routier et ferroviaire réseaux d'approvisionnement en énergie, comme les barrages, les ouvrages de transport d'électricité) ou d'ouvrages nécessaires à la gestion de l'environnement, notamment les sites de traitement et d'enfouissement des déchets.

Les oppositions collectives sont justifiées par les dommages que ces ouvrages pourraient entraîner pour les voisins. Il peut s'agir de risques encourus par les riverains, allant de gênes sensorielles (sonores, visuelles ou olfactives) à des risques pour la santé engendrés par les pollutions causées par les ouvrages et leur utilisation, de perturbations du milieu environnant (par exemple la création de champs électromagnétiques par les lignes de haute tension, les dégagements nuisibles résultant de processus chimiques comme dans le cas des dépôts de déchets, etc.) mais il peut y avoir aussi des dégâts matériels ou symboliques infligés à l'environnement ou au cadre de vie : morcellement des terres, perte d'usage des terrains, dépréciation de la valeur des propriétés et des immeubles, entrave au développement économique et touristique, etc.

À un premier niveau, c'est donc en termes d'opposition entre l'intérêt d'individus ou de groupes locaux et l'intérêt général que se définit le phénomène Nimby. Mais, comme le montrent les travaux des sciences sociales, le problème est plus large. Depuis la fin des années 1970, le phénomène Nimby a retenu l'attention des chercheurs, d'abord aux États-Unis. D'emblée, les études ont souligné le caractère ambigu du phénomène : l'on peut y déceler à la fois des éléments rationnels et irrationnels, des connotations positives exprimant un souci de protection de l'environnement, et des réactions négatives reflétant des positions égoïstes, ou plus neutres dans le cas de la réprobation d'un projet mal conçu¹.

Les études que nous avons menées en France, notamment sur des installations de stockage et de retraitement de déchets ayant ou non cristallisé des conflits entre différents acteurs (population, associations, élus locaux, services de l'État, gestionnaires des installations) dans le district de Montpellier, la communauté urbaine du Creusot-Montceau-les-Mines, et en Île-de-France, nous amènent à poser la question de l'existence même du phénomène Nimby. Est-il légitime, sur la base des quelques situations où le phénomène a été dénoncé, de conclure à l'existence d'un processus général qui affecterait toute réponse sociale à un projet d'installation d'ouvrage d'intérêt collectif risquant de causer un détriment à l'espace de vie d'une population riveraine ? Est-il possible de confondre tous les types de riverains ? Cela supposerait que la réponse soit partout du même ordre ou utilise le même argumentaire. Or, on constate d'abord que la notion même de riverain est extensible : elle s'applique aussi bien à des groupes de personnes vivant tout près des ouvrages en question, qu'à la population résidant dans une zone plus large (commune et au-delà). D'autre part, peut-on, contrairement à ce que les recherches centrées sur les conflits d'acteurs laissent entendre, qualifier de la même façon toutes les catégories d'acteurs, militants et non-militants, instances publiques ou politiques, société civile ?

¹ A. Armor, *The Not in my Backyard Syndrom*, York University Press, 1985.
Avril 2003

Le parti comparatif que nous avons pris pour étudier « le » phénomène Nimby a mis en évidence la nécessité d'articuler l'analyse avec les contextes où il se produit, qui engagent des groupes d'acteurs différents, et par là donnent à la réponse sociale des physionomies et des contenus fort divers. Quant à l'approche des arguments venant justifier la réponse Nimby, elle requiert une plus grande subtilité, dès lors qu'est prise en compte la situation de ceux qui les formulent. Les arguments ne valent pas également dans toutes les situations et ne sont pas toujours repris par tous. Ceux qui portent sur la protection d'une « image » locale et d'une identité sociale valent pour des cas de « large échelle » et sont présentés par les militants associatifs ou les opposants politiques au niveau communal ou départemental, plutôt que par les occupants des espaces immédiatement concernés.

C'est ce que montre le cas de la décharge de Montchanin, où la population fait de la seule médiatisation de l'affaire la cause directe d'une dévalorisation de la commune. Certains arguments, tombés dans le domaine public, semblent prendre un caractère stéréotypé : en particulier, tout ce qui tourne autour de la métaphore de la poubelle, et des préoccupations pour les enfants ou les générations futures. Ces arguments systématiquement utilisés par les militants sont repris par le public sans pour autant acquérir une véritable force mobilisatrice. En revanche, les arguments qui s'appuient sur les craintes concrètes suscitées par les installations de stockage et/ou de traitement des déchets, paraissent autrement efficaces. Mais, dans ce cas, deux observations méritent de retenir l'attention. Ces arguments, exprimés sous une forme souvent « catastrophiste » pour obtenir une mobilisation de la population, sont soit lancés par les militants, soit spontanément adoptés par des voisins directs d'installations dans un contexte fortement sensibilisé, comme la communauté urbaine du Creusot ou le district de Montpellier.

L'invocation des craintes opère le plus souvent dans un contexte de faible information. Elle favorise de ce fait un double travail qui va concourir à renforcer les peurs. Un travail cognitif de construction des risques, par ancrage dans les savoirs et expériences et par transfert d'information d'un champ de risques à l'autre - par exemple des processus organiques aux processus chimiques et physiques et vice versa. Un travail de l'imaginaire qui, fondé sur l'expression de malaises collectifs, comme les rumeurs ou les légendes urbaines, met en jeu les rapports de l'homme à la nature. Ces différents phénomènes rendent compte de réactions habituellement, et inexactement, qualifiées d'irrationnelles.

Une autre série d'observations contribue à jeter le doute sur l'existence de processus identiques que traduirait la réponse Nimby. En comparant ce qui s'est produit dans des sites différents, on voit que la population est lente à se mobiliser et qu'il faut, pour la faire bouger, que les conditions des installations incriminées atteignent une forme extrême dans l'insupportable ou le scandale. L'exception confirme la règle : dans le district de Montpellier et dans la communauté urbaine du Creusot, les mobilisations se développent sur fond d'affaires dont on craint qu'elles ne se reproduisent à l'identique ; le cas de l'Aulnay montre le rôle joué par les leaders politiques et associatifs, heurtés par une action autoritaire des pouvoirs publics, pour développer de manière centrifuge un mouvement associant les habitants de façon très épisodique. Celui du Mantois, enfin, illustre la difficulté que rencontrent les associations de défense des riverains et de l'environnement, pour entraîner la population dans leur refus, quand les installations de stockage et de traitement des déchets présentent certaines conditions d'acceptabilité, quand un consensus est établi entre le pouvoir local et les gestionnaires des installations, et quand un effort d'information existe même s'il ne manque pas de susciter des doutes légitimes.

Les enquêtes menées dans la communauté urbaine du Creusot et le Mantois permettent de définir les conditions d'« acceptabilité » des installations de traitement des déchets qui permettent d'éviter les réponses de type « Nimby ». En premier lieu intervient leur localisation : elles ne doivent pas être trop proches des habitations, ne pas être visibles et être isolées. On parle de « région désertique », de « zone interdite », à l'intérieur d'un espace que l'on imagine aussi bien intercommunal qu'europpéen. En second lieu, la question de la quantité paraît déterminante : on se dit prêt à accepter des installations qui reçoivent des déchets venus de lieux proches (principe de proximité), dont le volume est restreint et la durée de vie courte. Cela permet de réduire les nuisances et les risques.

D'autres critères portent sur la sécurité des installations. Qu'il s'agisse de stockage ou de traitement des déchets, celles-ci doivent être conçues de façon à garantir contre les risques de pollution de l'environnement. De ce point de vue, on peut difficilement établir une typologie des attitudes qui vaudrait aussi bien pour les formes de stockage que pour l'incinération. La préférence pour un mode d'élimination ou un autre semble dépendre d'une part de facteurs très personnels qui engagent le rapport à la nature et à la destruction, d'autre part de positions qui peuvent avoir un caractère doctrinal ou opportuniste¹. Ainsi l'on voit les militants écologistes s'élever contre un usage systématique de l'incinération en raison des pollutions qu'elle produit et de la difficulté de résorber les déchets ultimes ; l'incinération ne devrait concerner que les produits qui n'ont pu faire l'objet ni d'une élimination naturelle par dégradation organique, ni d'une forme de récupération, recyclage ou compostage. En même temps, quelques militants d'associations de défense des riverains se montrent favorables à l'incinération parce qu'elle implique d'une part une élimination rapide et radicale des déchets et d'autre part des installations suffisamment importantes pour qu'elles ne puissent être envisagées à proximité.

¹ Sur les attitudes à l'égard de la récupération et du tri des déchets, voir plus loin Isabelle Monforte, « De la récupération au recyclage ». Avril 2003

La sécurité implique également une surveillance de l'exploitation des centres de stockage et/ou de traitement des déchets. Cela signifie un contrôle des produits reçus pour éviter les risques liés à la toxicité des déchets et s'assurer que viennent en décharge uniquement des produits qui n'ont pu être retraités. Le contrôle peut aussi porter sur la qualité des modes d'enfouissement et de traitement. Cette notion de contrôle est fondamentale : on imagine un contrôle exercé par des commissions mixtes où les représentants de la population collaboreraient avec des scientifiques, des techniciens des services publics et les autorités locales.

À cette notion de contrôle, est liée celle de transparence, c'est-à-dire l'accès aux informations sur le fonctionnement des installations. Mais cette revendication est le plus souvent exprimée comme un vœu pieux : l'on est persuadé que les spéculations économiques régissant la gestion des installations ne le permettront pas. Rares sont les personnes qui croient possible d'éviter le jeu des intérêts privés, et d'assurer ainsi un véritable sentiment de sécurité.

Ce que l'on appelle le phénomène Nimby repose donc moins sur un rapport à des objets - déchet et décharge - qui se sont banalisés en devenant des problèmes de société, que sur des représentations sur leur gestion. Deux systèmes de représentation jouent un rôle déterminant : d'une part, les constructions relatives aux risques que présentent les installations, les produits traités ou entreposés, d'autre part, les conceptions des responsabilités engagées par les insuffisances de la gestion et les améliorations possibles. S'agissant des risques, les processus cognitifs et imaginaires s'articulent sur les insuffisances de l'information technique et scientifique.

Le discours social véhiculé par les médias et les mouvements associatifs et écologiques qui entretiennent l'incertitude et le sentiment de dangers futurs, jouent un rôle important. L'inconnu est un facteur puissant d'inquiétude et de doute. Il encourage un rapport ambivalent à l'information : à la fois on désire obtenir celle-ci et on souhaite l'ignorer pour maîtriser la peur. Cette ambivalence renforce aussi les doutes que l'on peut avoir sur l'authenticité des informations diffusées par les gestionnaires des installations et les responsables de l'administration, et des instances politiques locales, chargées de les autoriser et de les contrôler. Tout se passe comme si l'on était en présence d'un emboîtement d'aliénations.

Sur le plan idéologique, politique ou doctrinal général, on rencontre peu de positions radicales. Rares sont les personnes qui font du problème des déchets un des méfaits du capitalisme et adoptent une attitude révolutionnaire. Dans l'ensemble, la population interrogée adhère aux contraintes de la société de consommation et du système de production industrielle. Quelques personnes confient aux consommateurs-citoyens un rôle de réforme et de compensation des défaillances du système. Mais d'une manière générale, c'est sur un fond de méfiance sociale que l'on préconise une intervention de la société civile pour résoudre la crise provoquée par la surabondance de déchets. Cette méfiance s'étend même aux associations de défense de l'environnement, dont le langage paraît en décalage avec les besoins de l'économie. Mais curieusement, on s'accorde pour penser que l'économique et l'écologique sont compatibles et espérer que l'accroissement des exigences de protection de l'environnement sera source d'emploi et de développement économique.

Cela conduit à conclure qu'aujourd'hui l'implantation de sites de stockage et/ou de traitement de déchets industriels peut être acceptée, à condition de respecter les demandes de la population et de favoriser sa participation. La réponse sociale peut être positive si certaines garanties sont socialement et politiquement assurées et si l'on donne une information sérieuse concernant le devenir des produits traités ou stockés. En cette matière l'État et les pouvoirs publics jouent un rôle essentiel.

L'IGNORANCE HABITANTE

Par Yves CHALAS

TERRITOIRES, la revue de la démocratie locale, n°433, cahier 2 *Regards sur la ville*, décembre 2002. Extrait pp39-40

L'IGNORANCE HABITANTE

Par Yves CHALAS¹

TERRITOIRES, la revue de la démocratie locale, n°433, cahier 2 *Regards sur la ville*, décembre 2002.
Extrait pp39-40

L'« ignorance habitante », titre polémique ? De prime abord, cela semble faire écho à quelque pédanterie d'un expert, sociologue de surcroît, analysant froidement la bêtise crasse du quidam qui ne sait pas utiliser correctement sa ville, qui ne participe pas et ne s'informe pas. Sauf que la vision d'Yves Chalas de cette « ignorance » est toute autre : une défense contre les dérivés des experts, qui cache une compétence inexploitée.

L'« ignorance habitante » dont nous parlons ne se confond pas avec l'illettrisme, et ne se réduit pas à un goût pour l'obscurantisme. Elle se définirait plutôt comme une indifférence à l'égard des savoirs juridiques, sociologiques, politiques, économiques, esthétiques, techniques, produits sur la ville par les urbanistes, les architectes, les élus et autres experts. Avec cette ignorance, nous avons affaire non pas à une révolte ouverte contre les savoirs spécialisés, mais à une espèce de refus mou, sans forme ni front, une sorte d'atonie, d'aphasie ou encore de non-participation des habitants. L'ignorance habitante se manifeste, exemple parmi tant d'autres, dans le nombre très réduit de personnes qui se rendent aux réunions de quartier. En ce sens, tout un chacun est concerné par cette ignorance et contribue même à l'entretenir, quel que soit son métier, son statut, son revenu et son capital culturel, qu'il soit riche ou pauvre, intellectuel ou manuel, savant ou manoeuvre, dès lors qu'il ne prend pas part au débat sur la cité, qu'il ne se tient pas informé par une démarche personnelle des problèmes qui préoccupent les professionnels de la ville.

Quand la politique s'éloigne de la vie

L'énigme qui se pose aux professionnels de la ville est celle de la signification ou de l'intelligibilité de l'ignorance habitante à laquelle ils se heurtent inéluctablement, parce qu'elle est massive, dans leurs actions politiques, sociales, de projets.

S'il ne fallait retenir ici qu'un seul aspect de la signification ou de l'intelligibilité de l'ignorance habitante, ce serait le suivant : l'ignorance habitante est une réaction de défense et de résistance active de la part des habitants à l'égard du pouvoir et des tenants du pouvoir, quand ceux-ci s'éloignent par trop de la vie. L'ignorance habitante, avant de renvoyer à son aspect négatif, c'est-à-dire à la part d'incivisme foncier de tout citoyen, renvoie à une faute politique, à une erreur de diagnostic des experts. L'ignorance habitante s'épaissit, telle une cloison protectrice, à mesure que croît la cacophonie des discours politiques ou urbanistiques qui, avec leurs contradictions, leurs spéculations, leurs idéologies ou leurs utopies en oublient la réalité de la vie quotidienne et parviennent à rendre le monde plus opaque qu'il ne l'est déjà.

Ainsi, le fossé qui se creuse entre les habitants et les experts en urbanisme ne sera pas comblé par des réunions ou des appels au dialogue entre les deux parties. Une (re)sensibilisation préalable des experts et des responsables politiques aux logiques et préoccupations habitantes qu'ils ont négligées est nécessaire. Jean Duvignaud adressait l'avertissement suivant aux sociologues, que les professionnels de la ville feraient bien eux aussi d'entendre : « *Devant une situation sociale inédite ou bloquée, il faut savoir mettre de côté ce que l'on sait pour avancer un peu.* »

La compétence habitante

Devant l'ignorance habitante, il ne s'agit pas, comme un premier réflexe nous pousse à le penser et à le faire, d'éduquer ou de rééduquer les usagers - selon la formule consacrée et inopérante - au projet et au discours politique, mais d'engager un processus exactement inverse éduquer ou rééduquer les politiques et autres responsables de la cité aux logiques et préoccupations habitantes, qu'ils ne perçoivent plus. C'est alors dans cette éducation à l'envers que se dévoile, derrière l'ignorance habitante, un véritable « savoir non-expert » des habitants, ce que l'on appelle également une « compétence habitante ». Pour le dire *a minima* : la vie que découvrent ou redécouvrent les experts et les politiques apparaît comme du savoir non-expert ou de la compétence habitante parce que, précisément, ces derniers s'en étaient éloignés. C'est seulement après écoute ou enquête préalable auprès des habitants en vue de la rééducation des experts et des politiques que l'échange fructueux autour d'une

¹ Sociologue, Institut d'urbanisme de Grenoble
Avril 2003

table de concertation a des chances de se produire. Concrètement, quels savoirs non experts, quelle compétence habitante se nichent derrière l'ignorance habitante et que l'écoute ou l'enquête de type ethno-sociologique a pu révéler ? Ils sont nombreux, ne donnons ici que trois exemples.

Premièrement, que les centres commerciaux périphériques n'étaient pas des non-lieux, comme le pensaient fermement les politiques et les urbanistes bardés de leurs vieux savoirs urbains, mais de nouvelles et véritables centralités urbaines plébiscitées par les habitants. Deuxièmement, que la vie urbaine aujourd'hui était certes caractérisée par un éclatement géographique des activités (travail, consommation, loisirs, sociabilité...) loin du quartier, mais que, contrairement aux certitudes du passé, celle-ci n'était non pas subie ou mal vécue par les habitants, mais maîtrisée et même valorisée par ces derniers.

La ville des habitants et des usages

Enfin, que la mobilité urbaine n'était plus une contrainte ou un devoir, car c'est en ces termes qu'hier, les spécialistes des déplacements l'appréhendaient, mais qu'elle était classé désormais dans les registres du désir et même du droit, le droit à la mobilité pour tous. Il est clair, pour reprendre ces exemples, qu'un processus de concertation avec les habitants ne saurait même s'amorcer si les politiques et les urbanistes appellent au dialogue sur la base d'une condamnation des centres commerciaux, d'un renforcement de la vie de quartier ou encore de projets de mobilités restreintes ; plusieurs expériences l'ont montré. Vouloir dépasser ou débloquer une situation d'ignorance habitante, cela exige des professionnels de la ville qu'ils se mettent à considérer la ville - et notamment la ville des habitants et des usages - comme le résultat d'une évolution qu'ils n'ont pas prévue ou maîtrisée, pour partie au moins, et à laquelle ils doivent d'abord s'acculturer. L'ignorance habitante est, d'une certaine manière, un appel à la nécessaire humilité des pouvoirs dans la cité contemporaine.

DÉFAIRE LES NOEUDS, RENOUER DES LIENS

Par Anne-Marie DUCROUX

Les nouveaux utopistes du développement durable. Editions Autrement, Paris.
Collection Mutations n°216. 202. Extrait pp130-135

DÉFAIRE LES NOEUDS, RENOUER DES LIENS

Par Anne-Marie DUCROUX

Les nouveaux utopistes du développement durable. Editions Autrement, Paris. Collection Mutations n°216. 202. Extrait pp130-135

Pour beaucoup, le développement durable devrait poser les bases d'un nouveau contrat social.

Les affaires publiques étaient surtout celles des États. Élus, partis et syndicats, Églises même, ont vu leur représentativité s'effondrer¹ et ont paru mal appréhender les réalités sociales ou leurs changements. Alors, qui représente vraiment qui aujourd'hui ? Par quels processus ? Seraient-ce moins les organisations habituelles qu'une multitude d'initiatives nouvelles des citoyens eux-mêmes ? En trente ans, les créations d'associations françaises sont passées de 20 000 à 60 000 par an. Depuis 1901, 880 000 associations sont nées et contribuent toutes, selon leur ambition, à la trame nécessaire à la vie commune. Les citoyens semblent n'avoir plus confiance qu'en eux-mêmes pour agir au sein de nouvelles alliances, ponctuelles ou thématiques, microlocales, parfois en réseaux. On parle aussi d'émergence d'un mouvement citoyen mondial avec un nouveau répertoire d'actions collectives. On voit se recomposer une société civile, transcendant souvent les orientations politiques, comme le traduit aussi le mouvement contre la mondialisation financière, qualifié par L'Express, après Gênes, de « mouvement généreux, manipulé et confus, sans frontière, sans structure et sans idéologie précise » tant il a échappé aux schémas et repères habituels des médias, des syndicats, des partis.

De nouveaux consommateurs² solvables apparaissent également, plus attentifs au sens de leurs achats. Une demande en pleine croissance, elle aussi hors des catégories socioprofessionnelles traditionnelles, est estimée à 24 % de la population américaine et européenne, dont 60 % de femmes. Leurs visions du monde seraient en train de le transformer. Ils ont le goût de l'authenticité, peu celui du cynisme. Ils veulent apprendre de manière intime et personnelle, leur savoir est engagé, ils s'impliquent, ils ont une vision « grand angle », qualifiée aussi de « féminine », pour leur conception des relations, de la compassion et de la responsabilité. Animés d'une conscience sociale très développée, ils refusent le « moi d'abord et le toujours plus » et recherchent des manières quotidiennes de vivre en cohérence avec leurs valeurs. Toutefois, ils n'auraient pas encore la conscience de représenter un ensemble.

Entre la progression de ces nouveaux collectifs et l'impressionnante persistance parallèle des individualismes, les repères ne sont pas toujours clairs. Quels qu'ils soient, les nouveaux mouvements sociaux réclament désormais une part croissante dans l'association aux décisions déterminant la vie commune. De nouvelles volontés de faire soi-même plus directement se manifestent. « À la différence de l'individu qui se contente d'être un intermittent du spectacle politique et qui vaque à ses affaires entre deux élections », le citoyen « décide de ne pas laisser les décideurs décider seuls des affaires communes », écrit Alain Finkielkraut³.

Mais la démocratie participative semble encore en jachère, immature, revendiquée pour des « droits » semblant en tout indiscutables et fuie en raison des devoirs et des responsabilités qu'elle rend évidents. Enfin, ceux qui incarnent la démocratie représentative, comme les fonctionnaires des différentes administrations, ne sont pas formés à l'association des citoyens aux décisions publiques, indépendante des jours de scrutins.

Malgré la non-concordance des temps des mandats, des médias, des cycles naturels, des imprévus, du développement durable..., tout ce qui relie et crée des liens facilite la coopération au sein des groupes ou entre eux. Normes, réseaux, valeurs, informations génèrent des forces nécessaires au développement des communautés et des individus. Les chercheurs sont de plus en plus attentifs à ce « capital social » et chiffrent les effets de la confiance sur la capacité de production d'une société. Ou son évolution.

¹ En France, les syndicats dans leur ensemble ont perdu la moitié de leurs adhérents en trente ans. Le taux de 10 % de syndication de la population active est le plus faible taux des pays de l'OCDE. L'abstention électorale progresse. Depuis 1959, aux municipales, par exemple, elle se situe au-dessus de 30 %. Au premier tour des présidentielles de 2002, l'abstention a dépassé 28 %. De 1973 à 2002, le taux d'abstention aux législatives a été multiplié par deux, passant de 18,2 % à 39,71 % (2^e tour).

² Résultat de douze ans d'enquête. Les Américains les ont appelés des « créatifs culturels » : des millions de personnes créatives, modifiant en profondeur leur propre vie, mais aussi la société. « Elles créent une nouvelle culture pour le xx siècle. »

³ Qui déplore aussi une ère où « les doléances citoyennes s'énoncent exclusivement dans l'idiome des droits » (de l'homme, des femmes, de l'enfant, des minorités ou, comme on aime aujourd'hui à le dire, des multitudes). Car « alors la responsabilité cède le pas chez les citoyens à l'expression courroucée d'une inépuisable créance ». In L'Imparfait du présent, Galimard, 2002.

Peu d'acteurs publics, aujourd'hui, bénéficient de cette confiance. Selon une étude¹, 70 % des sondés pensent que ce sont les ONG qui contribuent à construire un monde meilleur (deux fois plus que les gouvernements, les médias et les grandes entreprises) ; 90 % estiment qu'elles ont depuis dix ans une influence croissante sur le comportement des gouvernements et des entreprises ; Amnesty International et le WWF recueillent ainsi le plus fort taux d'opinions favorables.

Avec cet atout et parce qu'elles se sont professionnalisées, les ONG ont réussi à s'imposer comme interlocuteurs des États, des entreprises, des IFI, depuis Stockholm et Rio. « À partir de la conférence de Rio, leur influence a sans cesse augmenté au fil de toute une série de conférences internationales », admet Hanifa Mezouis², à l'ONU. Elles ont été officiellement reconnues, en 1996, comme « experts techniques, conseillers et consultants des Nations unies ». Désormais, 2010 sont accréditées ; elles étaient 41 associées à l'ONU en 1945. Celles qui agissent à l'international ont gagné près de 110 000 adhérents en dix ans (1990-2000). Par ailleurs, les sommets parallèles sont passés d'environ deux à trente par an en 2000 et 2001.

L'audience croissante des ONG pose d'autres questions (représentativité, légitimité, opacité) et elles sont loin de représenter la totalité de la société civile. Mais plus que la politique et plus que les entreprises, les associations ont su, notamment, faire une place aux femmes toujours absentes, au xxie siècle, de la quasi-totalité des organes de direction des grands groupes³ et sous-représentées aussi, avec seulement 14 de femmes parmi les élus mondiaux⁴. Le PNUD confirme : « Les inégalités sociologiques entre les sexes sont partout présentes. Il reste un chemin considérable à parcourir pour augmenter les opportunités offertes aux femmes, dans les domaines de l'instruction [27 pays ont vu régresser le nombre de filles inscrites dans le secondaire dans les années 1990] et dans ceux de l'économie et de la politique. » Pour elles, les disparités de revenus, d'exposition au chômage sont les plus fortes ; les effets de la pauvreté, d'une santé qui régresse et d'un environnement affecté sont immédiats. Leur liberté dépend de leur instruction. Leur situation dans le monde est plus qu'une préoccupation catégorielle elles sont « porteuses de changement⁵ », elles sont en première ligne pour s'occuper de la vie immédiate et des générations futures.

Développement humain

Si les corrélations entre progression de l'instruction et de la santé sont claires, un rapport 2001 de l'OMS⁶ est allé plus loin, en montrant combien la santé est garante d'un espoir de développement économique, et non systématiquement l'inverse. Cela la désigne comme un investissement à choisir. L'OMS va jusqu'à chiffrer ce que ce gain permettrait, selon elle, d'économiser à terme : des milliards de dollars.

Depuis trente ans, la conditionnalité des aides accordées par les IFI a obligé les pays, pour rembourser des dettes considérables, à comprimer d'abord les budgets destinés à la santé, l'éducation, etc. Les ressources dégagées pour financer les systèmes de protection sociale et les services publics ont stagné, dans les pays du Sud, à des niveaux très faibles 15,4 % du PIB dans les pays à bas revenus en 1999 et 19,4 % dans les pays à revenus moyens (selon la BM)⁷. Les IFI ont défini une logique mondiale inverse, un standard de croissance économique préalable. Alors qu'auparavant elle s'occupait surtout d'infrastructures des États, à partir de 1973, la Banque mondiale déclara vouloir « lutter contre la pauvreté » (conçue comme un manque de développement). Très révélatrice, cette remarque de Serge Latouche⁸ : « Il n'y a même pas de mot dans les principales langues d'Afrique noire pour désigner le pauvre au sens économique du terme. Les mots que l'on utilise le plus souvent signifient en réalité "orphelin". Il est remarquable que, dans toutes les circonstances de la vie courante, les références à la misère ne renvoient pas immédiatement au manque d'argent, mais à l'absence de soutien social. »

¹ Étude R. Edelmann en France, Grande-Bretagne, Allemagne, Australie, États-Unis, 2001. ç. H. Mezoui est chef de la section en charge des rapports avec les ONG à l'ONU. In Le Monde, févr. 2001.

² H. Mezoui est chef de la section en charge des rapports avec les ONG à l'ONU. In Le Monde, fév. 2001.

³ TotalfmaElf, C. exécutif : 0 femme ; C. d'adm.: 1 (la même que chez Suez) - Suez, C. de direction générale : 0 femme ; C. exécutif : 2 ; C. d'adm.: 1 - Lafarge, C. d'adm.: 1 femme ; C. exécutif et C. de surv. : 0 ; cadres supérieurs : environ 1 % femmes - Shell Managing, Directors C. : 0 femme ; C. d'adm. ou équivalent : non précisé (seuls à dire vouloir se fixer prochainement un objectif de 10 %, à suivre) - Vivendi Environnement, C. de surv.: 2 femmes ; directoire : 0 - Renault et L'Oréal, C. d'adm.: 2 femmes - PSA, C. de surv.: 1 femme ; C. exécutif et directoire : 0 - Danone, C. d'adm. et 4 différents comités : 0 femme - EDF, C. d'adm.: 4 femmes - 5T, C. de surv.: 0 femme. (Sources : rapports 2000-2001 et indications fournies.)

⁴ En France, 5,9 o/o de femmes seulement au Sénat avant la loi sur la parité en 2000. L'Assemblée nationale de juillet 2002 ne comptera pas de femmes de plus.

⁵ En 2002, G. H. Brundtland déclare : « We know that women are the main victims of poverty and suffer to a greater extent the effects of environmental degradation and inadequate access to health services, than do men. Women, however, are not merely victims, they are also important drivers of sustainable social, economic and environmental change. »

⁶ Rapport publié en décembre 2001, à partir de travaux de la commission macroéconomie et santé mise en place en 2000 par G. H. Brundtland, directeur général de l'OMS.

⁷ Les prélèvements obligatoires sont passés à 37,3% dans les pays de l'OCDE.

⁸ Economiste, professeur émérite à Paris-XI. In *L'autre Afrique*, Albin Michel, 1998.

Or, dans les PED, 325 millions d'enfants ne sont pas scolarisés (dont 56 % de filles), et l'illettrisme touche désormais 15 % des adultes¹ dans les pays de l'OCDE. Selon le BIT, 250 millions d'enfants travaillent dans le monde au détriment de leur scolarité. Toujours dans les PED, 34 millions de personnes sont séropositives ou malades du sida (fin 2000), auxquelles il faut ajouter 1,5 million dans l'OCDE. 2 milliards de personnes n'ont pas accès aux médicaments aussi bon marché et essentiels que la pénicilline, dont la plupart existent depuis des décennies. Chaque année, 11 millions d'enfants meurent avant cinq ans de maux que l'on sait soigner. 163 millions d'enfants de moins de cinq ans souffrent d'insuffisance pondérale. 11 millions de personnes dans l'OCDE souffrent de malnutrition². Amartya Sen avait déjà montré que les famines s'expliquent davantage par l'absence de démocratie et l'impuissance des populations que par la pénurie de nourriture. Ce sentiment, justement, est probablement à l'origine de la progression du taux de suicide, indicateur de mal-être social : plus 60 % depuis 1945, selon l'OMS, qui note que ce sont les pays affectés par des guerres et des instabilités économiques fortes qui sont les plus touchés.

Pour la Banque mondiale, « le développement a pour but d'améliorer à titre permanent le niveau de vie de tous les êtres humains ». En 2001, elle ajoute : « On sait que cet objectif n'a pas été atteint. » Pour le PNUD, le développement « consiste à élargir les possibilités pour chacun de choisir la vie qui lui convient » et il qualifie de sans précédents les progrès accomplis au xx^e siècle : « Un enfant né aujourd'hui peut espérer vivre huit années de plus que s'il avait vu le jour il y a trente ans. » Taux de mortalité et malnutrition ont diminué. Les adultes qui savent lire et écrire sont bien plus nombreux. Mais il reconnaît que « l'ampleur des défis peut sembler décourageante lorsqu'on a trop peu conscience des progrès gigantesques accomplis dans le monde en développement depuis trente ans » et que « le tableau général des progrès humains cache une réalité complexe » avec de grandes disparités spatiales ou temporelles, entre générations, entre hommes et femmes...

Le contrat social du développement durable tente de défaire un à un tous ces nœuds sociaux pour nouer des liens, différemment. Selon les visions - d'économistes, de sociologues ou de philosophes -, il s'agit de « capital social » ou d'« énergie sociale », d'une force motrice, d'une ressource ou d'un idéal. De toutes ces manières, le lien, l'entre-deux, reste à comprendre et à préserver pour éviter des pertes économiques, sociales et environnementales majeures.

¹ La France compte des illétrés et « des travailleurs pauvres » : 1,3 million en 1996, soit 6% des travailleurs. L'Insee estime qu'en comptant les personnes qui vivent avec eux l'illettrisme touche 2 millions de personnes et 830 000 enfants.

² FAO, juin 2002

